HÉLICES

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
MUCHAS DE LAS CONDICIONES MOTOR- HÉLICE TIENE UNO O MAS " RANGOS CRITICOS", DENTRO DE LOS CUALES SU OPERACIÓN CONTÍNUA NO ES PERMITIDA. ESTOS " RANGOS CRITICOS " SON ESTABLECIDOS PARA EVITAR:	**A**	VIBRACIONES SEVERAS DE LA HÉLICE.	ÁNGULOS DE PASO INSUFICIENTES DE LA HÉLICE.	TURBULENCIAS SEVERAS DENTRO DEL TORBELLINO DE LA HÉLICE.	CONDICIONES BAJAS O NEGATIVAS DE EMPUJE.
¿CUAL DE LAS SIGUIENTES FUNCIONES, REQUIERE EL USO DE LAS ESTACIONES DE LA PALA DE LA HÉLICE?	**D**	DURANTE LA OPERACIÓN DE BALANCEAMIENTO DE LA HÉLICE.	DURANTE LA DIVISIÓN DE LA PALA.	DURANTE LA MANIOBRA DE RETIRAR Y COLOCAR LA HÉLICE	DURANTE LA MEDICIÓN DEL ÁNGULO DE LA PALA.
SI UNA PALA METÁLICA DE UNA HÉLICE (ACERO O ALUMÍNIO) EN PARTICULAR, ES CORTADA DEBÍDO A UN DAÑO EN LA PUNTA ; A LA OTRA PALA LE DÉBE SER:	**D**	REAJUSTADO EL ÁNGULO PARA COMPENSARLA CON LA PALA CORTADA	REGRESARLA AL FABRICANTE PARA SU ALTERACIÓN	ESMERILADA LA PIERNA DE LA PALA PARA BALANCEAR EL PESO	REDUCÍDA DE ACUERDO CON LA PALA CORTADA
¿CUÁL ÁREA DE LA PALA DE UNA HÉLICE, SE CONOCE O DENOMINA COMO SU PARTE TRASERA?	**C**	EL LADO PLANO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	LA CARA DE LA PALA QUE DÁ HACIA EL MOTOR.	EL LADO CURVO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	EL BORDE QUE ENFRENTA AL VIENTO RELATIVO EN EL PLANO DE ROTACIÓN.
SÍ EL ANILLO DE RETENCIÓN DEL CUBO, ES DEJADO AFUERA:	**D**	SERÁ IMPOSIBLE INSTALAR LA HÉLICE EN EL EJE DE MOTOR	LA TUERCA RETENEDORA DE LA HÉLICE, SE SOLTARÁ DURANTE LA OPERACIÓN	EL CONO FRONTAL, NO PODRÁ SER ASENTADO EN EL ASIENTO FRONTAL DE LA HÉLICE	SERÁ DIFICULTOSO REMOVER LA HÉLICE DESDE EL EJE DEL MOTOR (O EJE DE LA CAJA DE REDUCCIÓN)
¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA HÉLICE?	**C**	PRODUCIR UN FLUJO DE AIRE PARA PERMITIR LA SUSTENTACIÓN DE AVIÓN.	TRANSFORMAR LA ENERGIA CALORÍFICA DEL COMBUSTIBLE, EN ENERGIA CINÉTICA O DE MOVIMIENTO.	CONVERTIR LA POTENCIA DEL MOTOR EN EMPUJE ÚTIL.	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS

¿SI LOS CONOS DE LA HÉLICE O LOS ASIENTOS DE LOS CONOS DEL CUBO, MUESTRAN EVIDENCIAS DE DESGASTE O DE ROCES SEVEROS, LA CAUSA MAS PROBABLE DE ELLO ES:	**B**	LOS TOPES DE CAMBIO DE PASO UBICADOS INCORRECTAMENTE, CAUSANDO QUE LOS ASIENTOS DEL CONO ACTUEN COMO TOPES DE PASO ALTO.	LA TUERCA RETENEDORA DE LA HÉLICE, NO FUE LO SUFICIENTEMENTE APRETADA DURANTE LA OPERACIÓN PREVIA.	LOS CONOS Y SUS ASIENTOS NO FUERON ADECUADAMENTE LUBRICADOS DURANTE LA OPERACIÓN PREVIA.	EL CONO FRONTAL NO FUE COMPLETAMENTE ASENTADO EN CONTRA DE LAS ESTRIAS DEL EJE CIGUEÑAL DURANTE SU INSTALACIÓN
¿EL TOPE DE PASO BAJO, EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, ESTÁ USUALMENTE AJUSTADO DE TAL MANERA QUE:	**B**	PERMITA LA GOBERNACIÓN DE LA POTENCIA DE DESCENSO EN CRUCERO DESDE UNA ALTURA CALIFICADA.	EL MOTOR REGRESE A SU RELACIÓN DE RPM. DE DESPEGUE AL NIVEL DE MAR, CUANDO EL ACELERADOR ES ABIERTO A LA PRESIÓN EN EL MÚLTIPLE DE DESPEGUE PERMISIBLE.	LAS RPM. MÁXIMAS PERMISIBLES DEL MOTOR, NO PUEDEN SER EXCEDIDAS CON CUALQUIER COMBINACIÓN DE PRESIÓN DEL MÚLTIPLE, ALTURA O VELOCIDAD HACIA ADELANTE.	EL LÍMITE DE PRESIÓN DEL MÚLTIPLE DEL MOTOR, NO PUEDE SER EXCEDIDO CON ALTURA O VELOCIDAD HACIA ADELANTE.
LA HÉLICE HIDROMÁTICA DIFIERE DE LA HÉLICE CONTROLABLE EN QUE:	**B**	TIENE LOS CONTRAPESO EN EL INTERIOR DEL DOMO	NO TIENE CONTRAPESOS	LOS CONTRAPESOS LIMITAN EL RECORRIDO DE LA PALA	TIENE LOS CONTRAPESOS EN LOS MANGOS DE LA PALA DE LA HÉLICE
EL CONJUNTO DE LA VÁLVULA DISTRIBUIDORA DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, CAMBIA DE POSICIÓN CUANDO ESTÁ :	**B**	EN LA CONDICIÓN DE "BAJA VELOCIDAD"	SALIENDO DE LA POSICIÓN " BANDERA"	EN LA CONDICIÓN DE "SOBRE VELOCIDAD"	SIENDO EMBANDERADA
¿CUAL ES EL RESULTADO DEL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR EN UN MOTOR RECÍPROCO, CUANDO LA HÉLICE ESTÁ EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE Y EL MOTOR ESTÁ DESARROLLANDO POTENCIA DE CRUCERO?	**D**	LAS RPM VARIARÁN DIRECTAMENTE CON CUALQUIER MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	EL CERRAR EL ACELERADOR CAUSARÁ UN AUMENTO EN EL ÁNGULO DE PALAS	LOS MOVIMIENTOS DEL ACELERADOR NO AFECTARÁN EL ÁNGULO DE PALAS	EL ABRIR EL ACELERADOR ORIGINARÁ UN AUMENTO EN EL ÁNGULO DE PALAS
LOS NÚMEROS DE LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LA HÉLICE AUMENTAN DESDE:	**B**	LA PUNTA HACIA EL CUBO	EL CUBO HACIA LA PUNTA	EL BORDE DE ATAQUE HACIA EL BORDE TRASERO	EL BORDE TRASERO HACIA EL BORDE DE ATAQUE

¿COMO ES CAMBIADA EN VUELO, LA VELOCIDAD DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE	**B**	VARIANDO EL RENDIMIENTO DE LA BOMBA REFORZADORA DEL GOBERNADOR	CAMBIANDO LA CARGA DE TENSIÓN EN CONTRA DE LOS CONTRAPESOS EN EL GOBERNADOR	AVANZANDO EL ACELERADOR A LA PRESIÓN MAS ALTA EN EL MÚLTIPLE	CAMBIANDO LA VELOCIDAD ROTACIONAL DE LA VÁLVULA PILOTO EN EL GOBERNADOR
¿A QUÉ SE DENOMINA DISTRIBUCIÓN O VARIACIÓN DE PASO DE UNA HÉLICE?	**A**	ES EL CAMBIO DE ÁNGULO GRADUAL EN LA PALA DE UNA HÉLICE, DESDE EL VÁSTAGO HASTA LA PUNTA.	ES EL CAMBIO DEL ÁNGULO DE ATAQUE DE UNA HÉLICE, AL SER OPERADO SU CONTROL EN LA CABINA. HORAS DE VUELO	LA DISTANCIA QUE EL AVIÓN RECORRE HACIA ADELANTE, POR CADA REVOLUCIÓN DE LA HÉLICE.	LA DISTANCIA QUE RECORRE CADA UNA DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, POR UNA REVOLUCIÓN DEL MOTOR.
¿QUE TIPO DE DESBALANCEAMIENTO CAUSARÁ QUE UNA HÉLICE DE DOS PALAS TENGA UNA PERSISTENTE TENDENCIA DE VENIRSE A DESCANSAR EN LA POSICIÓN HORIZONTAL (CON LAS PALAS PARALELAS AL SUELO) CUANDO ESTÁ SIENDO CONTROLADA EN UN BANCO DE BALANCEAMIENTO?	**B**	DINÁMICO	VERTICAL	ARMONICO	HORIZONTAL
UN SELLO DEL PISTON- DOMO DAÑADO EN UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, ¿CUAL DE LO SIGUIENTE SERÁ LA INDICACIÓN MAS PROBABLE?	**B**	DEPÓSITOS DE ACEITE EN LAS PALAS Y EN LA PORCIÓN EXTERIOR DE LAS CAPOTAS DEL MOTOR, SIN ACEITE EN EL CUBO DE LA HÉLICE	OPERACIÓN TARDÍA EN EL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO	DEPÓSITO DE ACEITE EN LAS PALAS Y CUBO DE LA HÉLICE	UN GRAN DEPÓSITO DE ACEITE EN LA SECCIÓN DE NARÍZ DEL MOTOR , UN DEPÓSITO LIGERO EN LAS CAPOTAS Y ALGO EN LAS PALAS
SELECCIONAR LA SECUENCIA ADECUADA QUE SE DÉBE SEGUIR CUANDO SE USA EL PROCESO DE AGUA (ETCH) COMO MÉTODO DE INSPECCIÓN PARA DETERMINAR LA CONDICIÓN DE LA SUPERFÍCIE DE LAS PALAS DE ALEACIÓN DE ALUMÍNIO DE UNA HÉLICE:	**A**	LIMPIEZA ABRASIVA, AGUA FUERTE CÁUSTICA, ENJUAGUE CON AGUA, BAÑO DE ACÍDO NÍTRICO, ENJUAGUAR CON AGUA	AGUA FUERTE DE ACÍDO NÍTRICO, ENJUAGUE CON AGUA	LIMPIEZA ABRASIVA, AGUA FUERTE DE ACÍDO NÍTRICO, ENJUAGAR CON AGUA, BAÑO CÁUSTICO, ENJUAGAR CON AGUA	AGUA FUERTE DE ACÍDO NÍTRICO, BAÑO CAUSTICO, ENJUAGAR CON AGUA
¿CUAL ES EL PROPÓSITO DEL EJE CORTO, USADO PARA BALANCEAR LAS HÉLICES?	**A**	SOSTENER LAS HÉLICES SOBRE LAS CUCHILLAS DE BALANCEAMIENTO	MARCAS LAS PALAS DE LAS HÉLICES DONDE EL PESO DÉBE SER INSTALADO	INDICAR EL PESO QUE DÉBE SER AGREGADO O REMOVIDO	NIVELAR EL BANCO DE BALANCEAMIENTO

EL MÁXIMO DE CONICIDAD DE CONTACTO ENTRE EL EJE CIGUEÑAL Y EL CUBO DE LA HÉLICE ES DETERMINADO USANDO:	**A**	UN APOYO DE TRANSFERENCIA COLOR AZUL (AZUL DE PRUSIA)	UN CALIRADOR TELESCÓPICO	UN MICRÓMETRO	UN CALIBRADOR DE SUPERFICIE
DURANTE LA INSTALACION DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA. ¿EN QUE POSICIÓN DÉBEN ESTAR LAS PALAS CUANDO EL DOMO SE ESTÁ INSTALANDO?	**C**	EN PASO ALTO	EN PASO REVERSO	COMPLETAMENTE EN PASO BANDERA	EN PASO BAJO
EL BALANCEAMIENTO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE METÁLICA (ALUMINIO), SE CORRIGE POR:	**D**	APLICANDO MAYOR CANTIDAD DE PINTURA A LA PALA LIVIANA	DESBASTANDO LA PALA PESADA EN SU SUPERFICIE PLANA O INTERIOR	DESGANTANDO LA PUNTA DE LA PALA PESADA CON AYUDA DE UN ESMERIL FINO	INSERTANDO GOLILLAS (RODAJAS) DE PLOMO EN EL ORIFICIO DEL MANGO DE LA PALA
LAS BOTAS ANTI-HIELO, SE EXTIENDEN A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE LAS PALAS APROXIMADAMENTE:	**D**	85%	75%	55%	45%
¿QUE ACCIÓN SE LLEVA A CABO, CUANDO EN LA CABINA ES ACTUADA LA PALANCA DE CONTROL DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE?	**C**	LA VÁLVULA DE DERIVACIÓN DEL GOBERNADOR ES COLOCADA PARA DIRIGIR LA PRESIÓN DE ACEITE HACIA EL DOMO DE LA HÉLICE	LA PRESIÓN DE LA BOMBA REFORZADORA DEL GOBERNADOR ES VARIADA	LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA CAMBIA SU POSICIÓN	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE ES CAMBIADA
¿COMO ES TRANSFERIDA LA ENERGIA ELÉCTRICA DEL AVIÓN PARA UN SISTEMA ANTI-HIELO, DESDE EL MOTOR AL CONJUNTO DEL CUBO DE LA HÉLICE?	**A**	POR ANILLOS DESLIZANTES Y ESCOBILLAS	POR CONECTORES FLEXIBLES	POR ANILLOS DESLIZANTES Y PLACAS DE SEGMENTOS	POR UN ANILLO COLECTOR Y TRADUCTOR
LA OPERACIÓN DE UNA VÁLVULA PILOTO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE Y SIN PASO BANDERA TOTAL, ES CONTROLADA POR:	**C**	LA ACCIÓN DE LA VÁLVULA DE RELEVO DE LA BOMBA BOOSTER	LA ACCIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE AL MOTOR	LA ACCIÓN CENTRÍFUGA DE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA ACCIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE DE LA BOMBA DEL GOBERNADOR

¿CUAL DE LAS SIGUIENTES ASEVERACIONES SOBRE LAS HÉLICES DE CONTRAPESO, DE VELOCIDAD CONSTANTE, ES TAMBIEN VERDADERA, CUANDO SE REFIEREN A HÉLICES CON CONTRAPESOS DE DOS POSICIONES	**C**	EL PILOTO SELECCIONA LAS RPM. Y EL CAMBIO DE PASO DE LA HÉLICE PARA MANTENER LAS RPM. SELECCIONADAS	ES OBTENIBLE UN RANGO DE RECORRIDO DEL ANGULO DE LAS PALAS YA SEA DE 15 O 20 GRADOS	LOS CAMBIOS DE ÁNGULOS DE LAS PALAS, SON EFECTUADOS POR EL USO DE DOS FUERZAS, UNA HIDRÁULICA Y OTRA CENTRÍFUGA	EN VISTA QUE UN NUMERO INDEFINIDO DE POSICIONES EN EL ÁNGULO DE LAS PALAS SON POSIBLES DE OBTENER, DURANTE EL VUELO LA EFICIENCIA DE LA HÉLICE SERÁ GRANDEMENTE MEJORADA
¿POR QUÉ EL TORNILLO DE TOPE DE LA POLEA DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE, ES AJUSTABLE?	**D**	PARA MANTENER EL ÁNGULO DE LAS PALAS EN CRUCERO	PARA MANTENER LA VELOCIDAD MAS EFICIENTE DEL MOTOR DURANTE EL ASCENSO	PARA LIMITAR EL PASO MÁXIMO DE LA HÉLICE PARA EL DESPEGUE	PARA LIMITAR LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL MOTOR DURANTE EL DESPEGUE
¿CÓMO ES DESCARGADA LA PRESIÓN DE ACEITE DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, NORMALMENTE DETENIDA DESPUES QUE LAS PALAS HAN ALCANZADO SU POSICIÓN BANDERA TOTAL?	**D**	TIRANDO HACIA AFUERA EL BOTON DE BANDERA	POR EL ANILLO DE TOPE DE ÁNGULO ALTO EN LA BASE DE LA LEVA FIJA	POR LAS OREJAS DE TOPE EN LOS DIENTES DE LA LEVA ROTATIVA	POR EL INTERRUPTOR DE CORTE DE PRESIÓN ELÉCTRICO
¿EN QUÉ CONDICIÓN DE VELOCIDAD ESTÁ UNA HÉLICE CUANDO LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, VENCE LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD?	**B**	BAJA VELOCIDAD	SOBRE VELOCIDAD	EN VELOCIDAD	EN CONDICIÓN INTERMEDIA
LAS HÉLICES DE VELOCIDAD CONSTANTE, POR LO GENERAL VARÍAN EL ÁNGULO DE PASO EN:	**D**	20 GRADOS	10 GRADOS	30 GRADOS	15 GRADOS
EN CASO DE FALLA DEL GOBERNADOR, (NO MANDA PRESIÓN DE ACEITE) LA HÉLICE COMPACTA HARZELL, OPERADA HIDRÁULICAMENTE TIENDE A:	**A**	GIRAR A PASO ALTO	ESTABLECERSE EN PASO DE CRUCERO	GIRAR HACIA PASO BAJO	PERMANECER DONDE SE ENCUENTRA
¿CUANDO LA POTENCIA DEL MOTOR ES AUMENTADA, LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE INTENTA FUNCIONAR DE TAL MANERA QUE ELLA?	**A**	MANTENDRÁ LAS RPM, AUMENTARÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN BAJO ÁNGULO DE ATAQUE	MANTENDRÁ LAS RPM, DISMINURÁ EL PASO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN ABAJO ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTARÁ LAS RPM, DISMINUIRÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN BAJO ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTARÁ LAS RPM, AUMENTARÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN ALTO ÁNGULO DE ATAQUE

EL ENGRANAJE PRECARGADO DEL CAMBIO DE PASO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, PUEDE SER AJUSTADO:	**C**	MOVIENDO LA PLACA DE SEGURO DEL VERNIER PRECARGADO HACIA LA DERECHA PARA AUMENTAR LA PRECARGA Y HACIA LA IZQUIERDA PARA DISMINUIRLA	VARIANDO EL ESPESOR DE LA LÁINA DE LA CRUCETA USADA ENTRE LA PLACA DE LA CRUCETA Y LA CARA DEL BUJE DE LA PALA	VARIANDO EL ESPESOR DE LAS LÁINAS ENTRE LA LEVA FIJA Y EL DOMO-BARRIL	AJUSTANDO LA PLACA DE TOPE QUE LIMITA EL MOVIMIENTO DE LA LEVA MOVIL DENTRO DE LA LEVA ESTACIONARIA
DURANTE LA OPERACIÓN DEL MOTOR A VELOCIDADES MAS BAJAS QUE AQUELLAS A LAS CUALES EL CONTROL DE LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE PUEDE GOBERNARLA, ESTANDO EN LA POSICIÓN "AUMENTO DE RPM, LA HÉLICE"	**A**	PERMANECERÁ EN LA POSICIÓN DE DE PASO BAJO TOTAL	PERMANECERÁ EL LA POSICIÓN DE PASO ALTO TOTAL	MANTENDRÁ LAS RPM. DEL MOTOR EN LA FORMA NORMAL HASTA QUE EL TOPE DE PASO ALTO ES ALCANZADO	PERMANECERÁ EN LA POSICIÓN DE RPM. BAJA TOTAL
¿EN QUÉ SENTIDO TIENDE A GIRAR LA FUERZA CENTRÍFUGA, A LAS PALAS DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA?	**D**	A PASO ALTO	TIENDE A MANTENER EL PASO DE VELOCIDAD	NO AFECTA EL PASO	A PASO BAJO
LA GRASA USADA EN LAS HÉLICES DE AVIONES REDUCE LA RESISTENCIA FRICCIONAL DE LAS PARTES EN MOVIMIENTO Y ES FACILMENTE MOLDEADA, BAJO PRESIÓN, DENTRO DE CUALQUIER FORMA. ESTO SE DEFINE COMO:	**A**	LAS CARACTERÍSTICAS PLÁSTICAS Y ANTI-FRICCIÓN DE LA GRASA	LA ESTABILIDAD QUIMICA Y ANTI- FRICCIÓN DE LA GRASA	LA MÁXIMA HABILIDAD DE REFRIGERACIÓN Y ANTI-DESGASTE DE LA GRASA	EL PUNTO DE FUSIÓN Y VISCOSIDAD DE LA GRASA
EN MUCHOS AVIONES MULTIMOTORES RECIPROCOS, LA SINCRONIZACIÓN AUTOMÁTICA DE LAS HÉLICES ES EFECTUADA A TRAVES DE LA ACTUACIÒN:	**A**	DE LOS GOBERNADORES DE LAS HÈLICES	DE LAS PALANCAS DE LOS ACELERADORES	DE LAS PALANCAS DE CONTROL DE LAS HÉLICES	DE LOS INTERRUPTORES ELÈCTRICOS DE LAS PALAS DE LOS INTERRUPTORES ELÈCTRICOS DE LAS PALAS
LAS HÉLICES EXPUESTAS AL ROCIADO DE SAL , DÉBEN SER LIMPIADAS CON:	**B**	SOLUCIÓN CÁUSTICA	AGUA FRESCA	AGUA JABONOSA	LANA DE ACERO

¿EN QUÉ CONDICIÓN DE VELOCIDAD ESTÁ UNA HÉLICE, CUANDO LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, VENCE LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD?	**B**	BAJA VELOCIDAD	SOBRE VELOCIDAD	EN CONDICIÓN INTERMEDIA	EN VELOCIDAD
¿EN CUÁL DE LAS SIGUIENTES AREAS DE UNA HÉLICE DE PASO AJUSTALE, DE ALEACIÓN DE ALUMINIO, NO ES PERMITIDO HACER REPARACIONES?	**B**	BORDE DE FUGA DE LA PALA	RAIZ DE LA PALA	BORDE DE ATAQUE DE LA PALA	PUNTA DE LA PALA
LA VELOCIDAD DE LA PUNTA DE LA PALA ESTÁ CONTROLADA POR EL LARGO DE LA PALA, NÚMERO DE PALAS, ENGRANAJES DE REDUCCIÓN, RPM. ETC... ESTO ES IMPORTANTE PORQUE LA VELOCIDAD EXCESÍVA DE LA PUNTA DE PALA:	**B**	AFECTA EL BALANCEAMIENTO DEL AVIÓN	PRODUCE GRANDES ESFUERZOS E INEFICIENCIA EN LA TRACCIÓN	ANULA LAS VENTAJAS DE LA HÉLICE EN PASO BANDERA	PRODUCE UN DESGASTE EXCESIVO EN EL MOTOR
FUGAS DE ACEITE ALREDEDOR DEL CONO TRASERO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, USUALMENTE INDICA UN DEFECTO:	**B**	EN LA EMPAQUETADURA DEL PISTON	DEL SELLO DE ACEITE DEL EJE- CRUCETA	EN LA EMPAQUETADURA PALA-BARRIL	DEL SELLO DE ACEITE DOMO-BARRIL
¿CÓMO ES CONTROLADA LA HÉLICE DE UN AVIÓN GRANDE TURBO-HELICE?	**A**	CON LA PALANCA DEL ACELERADOR	POR UN ACCESORIO DE PASO FIJO, EXCEPTO PARA LA POSICIÓN BANDERA Y REVERSA	INDEPENDIENTEMENTE DEL MOTOR	VARIANDO LA RELACIÓN DE LOS ENGRANAJES
¿QUÉ EFECTO TENDRÁ EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR, CUANDO EL CONTROL DE VELOCIDAD CONSTANTE DE LA HÉLICE ESTÁ AJUSTADO EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE Y MIENTRAS EL MOTOR ESTÁ DESARROLLANDO POTENCIA DE CRUCERO?	**D**	LAS RPM. DE LAS HÉLICES VARIARAN DIRECTAMENTE CON EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	EL RETROCESO DEL ACELERADOR TENDRÁ COMO RESULTADO UN AUMENTO EN EL PASO DE LAS PALAS	LOS MOVIMIENTOS DEL ACELERADOR NO TENDRÁN EFECTOS SOBRE EL PASO DE LAS PALAS	EL AVANCE DEL ACELERADOR TENDRÁ COMO RESULTADO UN AUMENTO EN EL PASO DE LAS PALAS
LAS DIFERENCIAS EN LA VELOCIDAD DE DOS MOTORES BAJO CONTROL SINCRONICO, SERÁN DETECTADAS POR:	**D**	EL MOTOR MAESTRO	LOS INTERRUPTORES DE LAS PALAS	EL RELAY MAESTRO DE DERIVACIÓN	EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE
UNO DE LOS FACTORES QUE PRODUCE TRACCIÓN EN UNA HÉLICE ES:	**C**	EL RESBALAMIENTO DE LA HÉLICE	UN AREA DE BAJA PRESIÓN DETRAS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	UN AREA DE PRESIÓN DISMINUIDA INMEDIATAMENTE EN FRENTE DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	LA DIRECCIÓN Y VELOCIDAD ACTUAL DE VIENTO A LA ALTURA DE VUELO DEL AVIÓN

EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE QUE ESTÁ GIRANDO, ES MEDIO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA O CARA Y ¿CON CUÁL DE LOS SIGUIENTES?	**B**	EL ÁNGULO DE PASO TOTALMENTE BAJO DE LA PALA	EL FLUJO DE AIRE RELATIVO	EL ÁNGULO DE PASO GEOMÉTRICO REQUERIDO PARA PRODUCIR EL MISMO RENDIMIENTO	EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA PALA
¿CÓMO PUEDE SER DETERMINADA LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN DE UN GOBERNADOR HIDROMÁTICO?	**B**	OBSERVANDO LA POSICIÓN DE LA VÁLVULA DE ALIVIO EN EL CUERPO	POR EL NÚMERO FINAL DESPUES DEL GUIÓN DE LA DESIGNACIÓN DEL MODELO	POR UNA LETRA QUE APARECE EN LA DESIGNACIÓN DEL MODELO	OBSERVANDO LA POSICIÓN DE LAS CONECCIONES DE CONTROL DE ACEITE EN LA BASE Y CUERPO
UN MOTOR FUNCIONA SATISFACTORIAMENTE EN PASO BAJO, PERO EN FORMA ÁSPERA EN RÉGIMEN DE PASO ALTO; UNA DE LAS CAUSAS PROBABLES ES:	**C**	LA CAUSA NO SE PUEDE ATRIBUIR A LA HÉLICE	HÉLICE FUERA DE "TRACK"	ANILLO TOPE DE RPM. MÁXIMAS, MAL INSTALADO	BALANCEAMIENTO ESTÁTICO DE LA HÉLICE, DEFECTUOSO
CUANDO UN MOTOR ESTÁ FUNCIONANDO Y PROBANDO UNA HÉLICE HIDROMÁTICA RECIENTEMENTE INSTALADA, ES NECESÁRIO EJERCITAR LA HÉLICE MOVIENDO EL CONTROL DEL GOBERNADOR VARIAS VECES A TRAVES DE TODO SU RECORRIDO, PARA:	**A**	ELIMINAR DEL DOMO CUALQUIER PORCIÓN DE AIRE QUE ESTÉ ATRAPADO	VERIFICAR EL AJUSTE DE RPM. MÍNIMAS DEL GOBERNADOR	PROBAR EL AJUSTE DE RPM. MÁXIMAS DEL GOBERNADOR	ASENTAR COMPLETAMENTE LAS PALAS EN CONTRA DEL TOPE DE PASO BAJO
¿CUÁL ÁREA DE LA PALA DE UNA HÉLICE, SE CONOCE O DENOMINA COMO SU PARTE DELANTERA?	**A**	EL LADO PLANO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	LA CARA DE LA PALA QUE DÁ HACIA EL MOTOR.	EL LADO CURVO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	EL BORDE QUE ENFRENTA AL VIENTO RELATIVO EN EL PLANO DE ROTACIÓN.
¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN DE: ALTAS RPM CUANDO ESTÁ EMPEZANDO LA ACCIÓN DE REVERSA?	**C**	SIN MOVIMIENTO, PORQUE ÉSTE TÍPO DE HÉLICE NO PUEDE SER PUESTA EN REVERSA DESDE LA POSICIÓN DE: ALTAS RPM.	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A PASO REVERSO	PASO BAJO, DIRECTAMENTE A PASO REVERSO	PASO BAJO, A TRAVÉS DE LA POSICIÓN BANDERA A PASO REVERSO
¿BÁJO CUÁL DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES DE VUELO, EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, SERÁ EL MAS GRANDE?	**C**	EN EL ASCENSO QUE SIGUE AL DESPEGUE	EN APROXIMACIÓN PARA ATERRIZAR	A ALTA VELOCIDAD Y ALTA ALTURA DE VUELO DE CRUCERO	EN EL DESPEGUE DESDE EL NIVEL DEL MAR

1.- LAS HÉLICES HIDROMÁTICAS ACTÚAN CON EL ACEITE DEL MOTOR QUE NO ES USADO PARA LA LUBRICACIÓN. 2.- TODAS LAS HÉLICES HIDROMÁTICAS, USAN PARA SU FUNCIONAMIENTO EL ACEITE DEL MOTOR; DE ACUERDO CON LO ANTERIOR ¿CUÁL ES LA RESPUESTA?	**A**	SOLAMENTE LA 2	SOLAMENTE LA 1	AMBAS SON FALSAS	AMBAS SON VERDADERAS
LA HÉLICE SE COLOCA EN PASO MÍNIMO DURANTE EL DESPEGUE PARA:	**A**	OBTENER LA POTENCIA MÁXIMA DEL MOTOR	AUMENTAR LA SUCCIÓN EN LA TOMA DE AIRE DEL CARBURADOR	CONSERVAR EL FRIO HACIA EL MOTOR	CONTROLAR LA EFICIENCIA DEL MOTOR, SIEMPRE EN LAS MISMAS CONDICIONES
¿QUÉ DETERMINA LA CANTIDAD QUE PUEDE ESTAR DOBLADA UNA PALA DE UNA HÉLICE DE ALEACIÓN DE ALUMÍNIO, PARA QUE PUEDA SER REPARADA EN FRIO?	**B**	LA DISTANCIA LINEAL DESDE LA LINEA CENTRAL, HASTA DONDE ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ	EL ESPESOR DE LA SECCIÓN DE LA PALA, EN LA CUAL ESTÁ UBICADO EL DOBLEZ	LA DISTANCIA LINEAL DESDE LA PUNTA DE LA PALA, HASTA DONDE ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ	EL LARGO DE LA CUERDA DE LA SECCIÓN DE LA PALA, EN LA CUAL ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ
¿QUÉ SE ENTIENDE O QUÉ ES, BALANCE HÚMEDO DE UNA HÉLICE?	**C**	ES EL BALANCEO FINAL DE UNA HÉLICE CON ACEITE AGREGADO.	LA EFECTUADA CON EL ACEITE DEL MOTOR, FLUIDO HIDRÁULICO, O FLUIDOS ESPECIALES.	EL BALANCEO FINAL DE LA HÉLICE CON GRASA.	LA ÚLTIMA QUE EFECTUA EL FABRICANTE DE LA HÉLICE.
DE LAS SIGUIENTES RESPUESTAS; ¿DÓNDE SE PUEDEN MEDIR LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE?	**C**	INSTALADA EN LA AERONAVE Y/O MONTADA EN UN BANCO DE BALANCE.	INSTALADA EN LA AERONAVE Y/O MONTADA EN UN BANCO.	SOLAMENTE INSTALADA EN LA AERONAVE.	SOLAMENTE INSTALADA EN UN BANCO DE TRABAJO.
¿CUÁL DE LO SIGUIENTE, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE CON PASO BANDERA, QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN "ALTAS RPM.", CUANDO HA EMPEZADO LA ACCIÓN A BANDERA?	**D**	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO REVERSO A POSICIÓN BANDERA	PASO ALTO, A TRAVÉS DE PASO BAJO A POSICIÓN BANDERA	SIN MOVIMIENTO, PORQUE UNA HÉLICE CON PASO BANDERA, NO PUEDE SER EMBANDERADA DESDE LA POSICIÓN "ALTAS RPM."	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A POSICIÓN BANDERA.
LA DISTANCIA TEÓRICA, QUE AVANZA UNA HÉLICE EN UNA REVOLUCIÓN SE DENOMINA "PASO GEOMÉTRICO". LA DISTANCIA QUE RECORRE ESTA MISMA PALA EN UNA REVOLUCIÓN EN VUELO, SE DENOMINA:	**D**	PASO DE PALA	PASO REDUCIDO	PASO REVERSO	PASO EFECTIVO
¿DÓNDE ESTÁN UBICADOS LOS TOPES DE PASO BAJO Y ALTO DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE DE DOS POSICIONES, CON CONTRAPESOS?	**B**	EN LA CARA DEL PLATO DE CAMBIO DE PASO	EN EL CONJUNTO DEL DOMO Y EN EL CONJUNTO DE LOS CONTRAPESOS	EN EL CONJUNTO DE LOS CONTRAPESOS	EN EL CUBO Y CONJUNTO DE LA PALA

DURANTE UNA CONDICIÓN "EN VELOCIDAD" DE UNA HÉLICE:	**B**	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD, ES MAYOR QUE LA FUERZA CENTRÍFUGA ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA FUERZA CENTRÍFUGA DE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, ES IGUAL A LA FUERZA DEL RESORTE DE VELOCIDAD	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD, ES MENOR QUE LA FUERZA ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO EN LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, ES MAYOR QUE LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD
PARA LA INSPECCIÓN DE HÉLICES Y PALAS DE ALUMINIO, SE RECOMIENDAN CUATRO MÉTODOSDE INSPECCIÓN;: ÉSTOS SON:	**B**	INSPECCIÓN RADIOGRÁFICAS, CORRIENTES PARÁSITAS, MAGNAFLUX Y ULTRASONIDO	PENETRANTES FLUORESCENTES, PENETRANTES COLORANTES, GRABADO AL ÁCIDO Y ANODIZACIÓN	ANODIZACIÓN, MAGNAFLUX, PENETRANTES COLORANTES Y CORRIENTES PARÁSITAS	GRABADOS AL ACIDO, INSPECCIÓN RADIOGRÁFICA, PENETRANTES FLUORESCENTES Y ULTRASONIDOS
¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES FUERZAS O COMBINACIONES DE FUERZAS, ACTUAN PARA MOVER LAS PALAS A LA POSICIÓN PASO ALTO, EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE DE CONTRAPESO?	**B**	LA PRESIÓN DEL ACEITE ACTUANDO EN LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO DE LA HÉLICE	LA FUERZA CENTRÍFUGA ,ACTUANDO SOBRE LOS CONTRA-PESOS	LA PRESIÓN DEL ACEITE DEL GOBERNADOR, ACTUANDO SOBRE LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO DE LA HÉLICE	LA PRESIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR ,ACTUANDO EN LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO Y LA FUERZA CENTRÍFUGA, ACTUANDO SOBRE LOS CONTRA-PESOS
EN UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, EL BOTÓN DE PASO BANDERA SE MANTIENE PRESIONADO POR INTERMEDIO DE LA BOBINA RETENEDORA Y EL SOLENOIDE RELAY ESTÁ CERRADO ¿A QUÉ UNIDAD SERÁ APLICADA LA ENERGIA ELÉCTRICA?	**A**	AL MOTOR DE LA BOMBA DE PASO BANDERA	AL SINCRONIZADOR	AL MECANISMO DE BANDERA DEL DOMO	AL GOBERNADOR DE LA HÉLICE
SE DEBE RECHAZAR UNA HÉLICE DE ALUMINIO, CUANDO AL INSPECCIONARLA, SE ENCUENTRA:	**D**	QUE ESTÁ DOBLADA EN 20 GRADOS O MAS EN LA PUNTA	MELLADURAS NUMEROSAS EN LOS BORDES DE ATAQUE	UNA GRIETA O HENDIDURA LONGITUDINAL (PERPENDICULAR A LA DIRECCION DE LA CUERDA)	UNA GRIETA O HENDIDURA TRANSVERSAL (EN DIRECCIÓN DE LA CUERDA)

¿POR QUÉ UNA HÉLICE DE CONTRAPESO DE VELOCIDAD CONSTANTE, NORMALMENTE ES COLOCADA EN LA POSICIÓN DE PASO ALTO TOTAL, ANTES DE DETENER EL MOTOR?	**D**	PARA REDUCIR MAS RAPIDAMENTE LA TEMPERATURA DEL MOTOR	PARA PROTEGER EL MOTOR DE SOBRE CALENTAMIENTO DURANTE SU PRÓXIMA PUESTA EN MARCHA	PARA PROTEGER EL PISTÓN DE BLOQUEO HIDRÁULICO, CUANDO EL ACEITE SE ENFRIE	PARA PREVENIR LA EXPOSICIÓN Y CORROSIÓN DEL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO
SI UNA HÉLICE HIDROMÁTICA ES EMBANDERADA E INMEDIATAMENTE ELLA MISMA SE SACA DESDE ESA POSICIÓN, LA CAUSA PROBABLE DE ESTA FALLA ES QUE:	**D**	EL GOBERNADOR NO ESTÁ CORTADO EN PASO ALTO	LA VÁLVULA DE ALIVIO DE LA PRESIÓN DEL DOMO, ESTÁ ATASCADA EN LA POSICIÓN "CERRADA"	LA VÁLVULA DE ALIVIO DEL DISTRIBUIDOR, ESTÁ ATASCADA EN LA POSICIÓN "CERRADA"	EL INTERRUPTOR DE CORTE DE PRESIÓN ESTÁ ATASCADO EN LA POSICIÓN "CERRADO"
LA FUERZA CENTRÍFUGA DE LA ROTACIÓN DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE CON CONTRAPESO O HIDROMÁTICA, ES TRASFERIDA:	**A**	AL CONJUNTO DE SOPORTE DEL BARRIL	AL BARRIL	A LA ARANDELA O PLATO DE EMPUJE	A LA CRUCETA
EN UN AVIÓN EQUIPADO CON UNA HÉLICE HIDRÁULICA DE VELOCIDAD CONSTANTE. ¿CON LA HÉLICE OPERANDO EN QUÉ POSICIÓN, SE REALIZAN LAS VERIFICACIONES DE MAGNETO E IGNICIÓN?	**D**	EN EL RANGO DE PASO ALTO	EN EL RANGO NORMAL DEL CRUCERO	EN BAJAS RPM.	EN ALTAS RPM.
SI EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, EL MANDO DE CONTROL SE COLOCA EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE, Y EL MOTOR SE ESTÁ OPERANDO A POTENCIA DE CRUCERO:	**B**	ACELERAR EL MOTOR, RESULTARÁ EN UN INCREMENTO DEL PASO DE LA HÉLICE	EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR, NO TENDRÁ EFECTO EN EL PASO DE LA HÉLICE	LAS RPM. VARIARÁN EN RAZÓN DIRÉCTA AL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	DESACELERAR EL MOTOR, RESULTARÁ EN UN INCREMENTO DEL PASO DE LA HÉLICE
LA UNIDAD DE CONTROL DE VELOCIDAD CONSTANTE, ES LLAMADA TAMBIÉN:	**B**	ACUMULADOR.	GOBERNADOR.	VÁLVULA SELECTORA.	CONTROL DE PASO DE LA HÉLICE.
¿QUE REGULACION LISTA LAS INSPECCIONES MÍNIMAS DURANTE UNA INSPECCIÓN ANUAL?	**C**	RAV 25.	RAV 39.	RAV 43.	RAV 121.
¿CUALES DE LAS SIGUIENTES, NO ES UNA CONDICIÓN NECESARIA, PARA CHEQUEAR LAS RPM ESTÁTICAS DE UNA INSTALACIÓN?	**A**	AERONAVE EN UNA POSICIÓN DE VUELO NIVELADA.	MÁXIMA PRESIÓN PERMISIBLE DEL MÚLTIPLE.	CONDICIÓN SIN VIENTO.	LA AERONAVE ESTA ESTACIONARIA.
¿CUÁL ES LA HOLGURA MÍNIMA DESDE EL AGUA, EN LA HÉLICE EN UN HIDROAVIÓN?	**C**	7 PULGADAS.	9 PULGADAS.	18 PULGADAS.	24 PULGADAS.
¿QUÍEN PUEDE SUPERVISAR LA REPARACIÓN MAYOR DE UN GOBERNADOR?	**C**	UN TALLER AUTORIZADO.	UN MECÁNICO TMA I.	UN MECÁNICO TMA II, CON SU RESPECTIVA HABILITACIÓN DE HÉLICES.	UN REPARADOR DE HÉLICES.

UNA AERONAVE ESTÁ EQUIPADA CON UNA HÉLICE DE PASO FIJO, A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD ANEMOMÉTRICA SE INCREMENTA:	**D**	EL ANGULO DE LA PALA SE INCREMENTA.	EL ANGULO DE LA PALA DISMINUYE.	EL ANGULO DE ATAQUE DE LA PALA SE INCREMENTA.	EL ANGULO DE ATAQUE DE LA PALA DISMINUYE.
¿QUÉ FUERZA, TIENDE A DISMINUIR EL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE?	**A**	MOMENTO DE TORSIÓN CENTRÍFUGA.	MOMENTO DE TORSIÓN AERODINÁMICA.	FUERZA DE FLEXIÓN DE EMPUJE.	FUERZA CENTRÍFUGA.
UN DESBALANCE HORIZONTAL EN UNA HÉLICE DE MADERA, PUEDE SER CORREGIDO MEDIANTE:	**B**	SOLDADURA EN LA SALIENTE CILINDRICA.	SOLDADURA EN LA PUNTA.	UN PLATO EN LA SOLDADURA.	UN PLATO EN LA PUNTA.
LA PROFUNDIDAD MÁXIMA RECOMENDADA EN LA REPARACIÓN DEL BORDE DE SALIDA EN UNA PALA DE HÉLICE DE ALUMINIO, ES DE:	**B**	1/16 DE PULGADA.	1/8 DE PULGADA.	3/16 DE PULGADA.	1/4 DE PULGADA.
¿QUÉ TIPO DE INSTALACIÓN, NO REQUIERE EL USO DE " AZUL DE PRUSIA " PARA EL CHEQUEO DEL ASENTAMIENTO?	**A**	EJE CON REBORDE.	EJE CÓNICO.	EJE ESTRIADO.	TODOS REQUIEREN UN CHEQUEO CON AZUL DE PRUSIA.
ABOLLADURAS, RAYADURAS, U OTROS DAÑOS EN LAS PALAS, DENTRO DE LAS TOLERANCIAS PERMITIDAS EN LAS HÉLICES METÁLICAS DEBEN SER CORREGIDAS A LA BREVEDAD POSIBLE CON EL FIN DE:	**C**	PROPORCIONAR SUPERFICIES LISAS AL AIRE, REDUCIENDO EL ARRASTRE	EVITAR QUE ESTOS DAÑOS SE AMPLÍEN DURANTE LA OPERACIÓN NORMAL DEL MOTOR	EVITAR O REDICIR LA POSIBILIDAD DE FORMACION DE ÁREAS DE FATIGA DEL MATERIAL, EN LA ZONA ADYACENTE	REDUCIR LAS CÁUSAS DE VIBRACIÓN DE ALTA FRECUENCIA
¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, COMPLETAMENTE EMBANDERABLE, QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN "BAJAS RPM", CUANDO ESTÁ EMPEZANDO LA ACCIÓN DE EMBANDERAMIENTO?	**A**	PASO ALTO, DIRECTAMENTE EN POSICIÓN BANDERA	PASO BAJO, DIRECTAMENTE A POSICIÓN BANDERA	PASO ALTO, A TRAVÉS DE PASO BAJO A LA POSICIÓN BANDERA	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A LA POSICIÓN BANDERA
LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LA HÉLICE, SON MEDIDAS DESDE:	**A**	LA LÍNEA CENTRAL DEL CUBO	LA MARCA ÍNDICE EN LA PIERNA DE LA PALA	LA BASE DE LA PALA	LA PUNTA DE LA PALA
¿QUÉ UNIDAD EN EL SISTEMA ANTI-HIELO DE FLUIDO DE LA HÉLICE, CONTROLA EL RENDIMIENTO DE LA BOMBA?	**A**	EL REÓSTATO	LA VÁLVULA DE ALIVIO DE LA PRESIÓN	EL LIMITADOR DE CORRIENTE	EL DISTRIBUIDOR DE CICLAJE
PARA COMPROBAR EL PASO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, SE UTILIZA:	**C**	UN TENSIÓMETRO	UN METRO O REGLA DE DIMENSIÓN	UN PROTRACTOR O NIVEL DE TRANSPORTADOR	UN TORCÍOMETRO
SÍ LA HÉLICE ESTÁ FUNCIONANDO BAJO EL MANDO DEL CONTROL DE RPM SELECCIONADO EN " ALTAS ", LAS PALAS DE LA HÉLICE ESTARÁN EN:	**B**	ÁNGULO INTERMEDIO.	ÁNGULO BAJO.	ÁNGULO DE ATAQUE.	ÁNGULO ALTO.

¿QUÉ FÚERZA ES USADA PARA INCREMENTAR EL ÁNGULO DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES DE DOS POSICIONES HAMILTON STANDARD?	**C**	PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR.	RESORTES.	FUERZA CENTRÍFUGA.	PRESIÓN DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE
¿QUÉ ÁNGULO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE DE PASO CONTROLABLE, SERÁ EL USADO DURANTE UN DESPEGUE?	**B**	REVERSA.	ÁNGULO BAJO DE LAS PALAS.	ÁNGULO ALTO DE LAS PALAS.	EMBANDERAMIENTO.
¿QUÉ SE OPONE A LA FUERZA DE LOS CONTRAPESOS EN UN GOBERNADOR?	**D**	LA VÁLVULA PILOTO.	EL RESORTE DE BALANCE.	LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA	EL RESORTE REDUCTOR.
¿QUÉ CONTROL EN LA CABINA, ES UTILIZADO PARA EFECTUAR GRANDES CAMBIOS EN LA PRESIÓN DEL MÚLTIPLE?	**A**	ACELERADOR.	CONTROL DE LA HÉLICE.	CONTROL DE LA MEZCLA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
SI UNA AERONAVE ESTÁ EQUIPADA CON SISTEMA DE VELOCIDAD CONSTANTE, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES OCASIONARÁ UNA DISMINUCIÓN DEL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE?	**C**	MOVER CONTROL DE LA HÉLICE HACIA LA PARTE POSTERIOR.	MOVER EL ACELERADOR HACIA DELANTE.	COLOCAR EL AVIÓN " NARÍZ ARRIBA " (ASCENSO)	TODAS LAS ANTERIORES.
¿CUÁL DE ESTAS OPCIONES, ES UNA CANTIDAD ACEPTABLE DE AMORTIGUACIÓN PARA UNA PALANCA DE CONTROL DEL GOBERNADOR?	**A**	1/8 DE PULGADA.	1/4 DE PULGADA.	3/8 DE PULGADA.	1/2 PULGADA.
¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA DE ALTA PRESIÓN EN UN SISTEMA HIDROMÁTICO DE EMBANDERAMIENTO?	**B**	CULMINAR LA OPERACIÓN DE EMBANDERAMIENTO.	BLOQUEAR EL GOBERNADOR DEL SISTEMA.	DESPLAZAR LOS PASAJES DE ACEITE HACIA LA CÚPULA DE LA HÉLICE PARA PERMITIR EL DESEMBANDERAMIENTO.	INICIAR LA OPERACIÓN DE EMBANDERAMIENTO.
¿CÚAL PALANCA DEL MOTOR TURBOPROP ES USADA PARA CONTROLAR EL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE EN EL MODO BETA?	**D**	PALANCA DE VELOCIDAD.	PALANCA DE CONDICIÓN.	PALANCA DE CONTROL DE LA HÉLICE.	PALANCA DE POTENCIA.
¿CÚAL DE LOS SIGUIENTES INTERRUPTORES, NO ES USADO CON EL SISTEMA ANTI-HIELO?	**A**	RÉOSTATO.	MODO COMPLETO DE DES-HIELO.	SELECTOR DE VELOCIDAD DE CICLO.	INTERRUPTOR ON-OFF.
EL BALANCEAMIENTO ESTÁTICO DE UNA HÉLICE, DÉBE SER EFECTUADO:	**A**	EN UNA SALA O TALLER CERRADO Y LIBRE DE CORRIENTES DE AIRE	ES INDIFERENTE DONDE SE HAGA	AL AIRE LIBRE, PREFERIBLEMENTE AL SOL, SOBRE UN ATRIL NIVELADO	DENTRO DEL HANGAR, EN UNA SALA CON AIRE ACONDICIONADO A 20 GRADOS C. Y HUMEDAD RELATÍVA NO SUPERIOR AL 80%

PARA EL DESPEGUE, UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE ESTÁ NORMALMENTE AJUSTADA EN:	**C**	LA POSICIÓN PASO ALTO, BAJAS RPM	LA POSICIÓN PASO BAJO, BAJAS RPM	LA POSICIÓN PASO BAJO, ALTAS RPM	LA POSICIÓN PASO ALTO, ALTAS RPM
LA OPERACIÓN DE LA VÁLVULA PILOTO EN EL GOBERNADOR DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD VARIABLE, ES CONTROLADA POR:	**A**	LA ACCIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA EN LOS CONTRAPESOS.	LA PRESIÓN DE ACEITE DE LA BOMBA REFORZADORA	LA PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR	LOS CONTRAPESOS DE LA PALAS
PARA DETERMINAR SI UNA HÉLICE CURVADA O AVERIADA, PUEDE SER ENDEREZADA EN FRIO UD., DEBE CONSULTAR A:	**A**	MANUALES APROBADOS PARA EL TIPO DE HÉLICE	MANUAL NÚMERO AC 43--13--1B	MANUAL DE REPARACIÓN DEL FABRICANTE	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES PROCEDIMIENTOS, ES NORMALMENTE RECOMENDADO PARA EL CUIDADO DE RUTINA DE LAS PALAS SÓLIDAS DE ALUMINIO?	**C**	LIMPIAR LAS PALAS CON UN COMPUESTO CAUSTICO COMERCIAL Y ENJUAGARLAS CON AGUA LIMPIA	LIMPIAR LAS PALAS CON GASOLINA U OTRO LIMPIADOR VOLATIL Y SECARLAS CON PAÑOS SUAVES Y SECOS	LAVAR LAS PALAS CON AGUA Y JABON, ENJUAGARLAS CON AGUA LIMPIA, SECARLAS COMPLETAMENTE Y APLICAR UNA DELGADA CAPA DE ACEITE LIMPIO DE MOTOR	EVITAR QUE CUALQUIER PRODUCTO DE PETRÓLEO, TALES COMO COMBUSTIBLES Y ACEITES, PERMANEZCAN EN CONTACTO CON LAS PALAS, LAVANDOLAS CONSTANTEMENTE CON AGUA Y JABON
¿CUANDO EL AVIÓN ESTÁ EN VUELO, LA FORMACIÓN DE HIELO EN LA HÉLICE?	**C**	DISMINUIRÁ LA VELOCIDAD DE PERDIDA (STALL) Y AUMENTARÁ EL RUIDO	AUMENTARÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ EXCESIVO RUIDO	DISMINUIRÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ VIBRACIONES EXCESIVAS	AUMENTARÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ VIBRACIONES EXCESIVAS
UN SISTEMA DE SINCRONIZACIÓN, NO DÉBE SER USADO DURANTE:	**A**	DESPEGUE.	ASCENSO.	CRUCERO.	DESCENSO.
EL LARGO DE LA PALA DE UNA HÉLICE, DEPENDE DE:	**B**	LA CANTIDAD DE PALAS	RPM. DE LA HÉLICE	EL PESO	SI ES TRACTORA O PROPULSORA
EL EMBANDERAR MECÁNICAMENTE UNA HÉLICE HIDROMECÁNICA, QUIERE DECIR:	**C**	BLOQUEAR EL PASO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DE GOBERNADOR, HACIA EL CILÍNDRO DE LA HÉLICE	DIRIGIR LA PRESIÓN DE ACEITE DEL GOBERNADOR, HACIA EL CILINDRO DE LA HÉLICE	DRENAR LA PRESIÓN DE ACEITE, DESDE EL CILÍNDRO DE LA HÉLICE	BLOQUEAR LA PRESIÓN DE ACEITE DEL GOBERNADOR, EN EL CILÍNDRO DE LA HÉLICE
SÍ LA HÉLICE ESTÁ FUNCINANDO BAJO EL MANDO DEL CONTROL DE RPM. ,SELECCIONADO EN " BAJAS " LAS PALAS DE LA HÉLICE ESTARÁN EN:	**D**	ÁNGULO INTERMEDIO.	ÁNGULO BAJO.	ÁNGULO DE ATAQUE.	ÁNGULO ALTO.

EL PROCEDIMIENTO PARA BALANCEAR UNA HÉLICE DE MADERA, ES:	**D**	COLOCAR LÁMINAS DE CONTRAPESO EN LA PALA LIVIANA	FIJAR EL EXTREMO DE LA PALA PESADA, HASTA OBTENER EL EQUILIBRIO CORRECTO	REEMPLAZAR LAS BÁNDAS METÁLICAS, POR DOS NUEVAS PAREADAS	APLICAR SOLDADURA EN LA PROTECCIÓN METÁLICA DE LA PALA LIVANA
¿CUÁL ES EL PROPÓSITO PRIMARIO DE LA GUARNICIÓN METÁLICA QUE CUBRE LAS PUNTAS DE LAS PALAS Y QUE SE EXTIENDE A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE CADA PALA DE LAS HÉLICES DE MADERA?	**C**	AUMENTAR LA RESISTENCIA LATERAL DE LA PALA	PROPORCIONAR UN PLANO AERODINÁMICO VERDADERO A LO LARGO DE TODA LA PALA	PROTEGER DE DAÑOS POR IMPACTO LA PUNTA Y EL BORDE DE ATAQUE DE LA PALA	AUMENTAR LA RESISTENCIA LONGITUDINAL DE LA PALA
LA TRACCIÓN PRODUCIDA POR LA ROTACIÓN DE LA HÉLICE, ES EL RESULTADO DE:	**D**	EL RESBALAMIENTO DE LA HÉLICE	EL ÁNGULO DEL VIENTO RELATIVO Y LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE	DE UN ÁREA DE BAJA PRESIÓN DETRÁS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	DE UN AREA DE DISMINUCIÓN DE PRESIÓN, INMEDIATAMENTE ENFRENTE DE LAS PALAS DE LA HÉLICE
EL SPINEER, QUE SE INSTALA EN ALGUNOS MODELOS DE HÉLICES, TIENE POR FINALIDAD:	**A**	MEJORAR LAS CONDICIONES AERODINÁMICAS DEL AVIÓN	PROTEJER EL SISTEMA DE CAMBIO DE PASO DE MATERIAS EXTRAÑAS	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO EN LA HÉLICE	MEJORAR LA ESTÉTICA Y PRESENTACIÓN GENERAL DE AVIÓN
EN UNA HELICE 72CK-42, LOS NÚMEROS SIGNIFICAN:	**C**	SERIE Y NÚMERO DE FABRICACIÓN	72 ES MODELO DE LA HÉLICE; 42 ES MODIFICACIÓN	72 PULGADAS DE DIÁMETRO; 42 GRADOS DE PASO	72 GRADOS DE PASO; 42 PULGADAS DE DIÁMETRO
LAS FUERZAS AERODINÁMICAS QUE ACTÚAN SOBRE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, QUE ESTÁ FUNCIONANDO A ÁNGULO DE PASO NORMAL, TIENDEN A:	**A**	AUMENTAR EL PASO	REDUCIR EL PASO	DOBLAR LAS PALAS HACIA ATRÁS EN LA LÍNEA DE VUELO	DOBLAR LAS PALAS EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN
EL ÁNGULO DE LA PALA DE UNA HÉLICE DE PASO FIJO:	**C**	ES CONSTANTE DESDE EL CUBO A LA PUNTA	ES MAS GRANDE EN LA PUNTA	ES MAS PEQUEÑO EN LA PUNTA	AUMENTA EN PRODUCCIÓN A LA DISTANCIA EN QUE CADA SECCIÓN ESTÁ DENTRO DEL CUBO
¿QUÉ CONTROLA EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE DE UNA HÉLICE?	**B**	EL ÁNGULO DE ASCENSO Y DESCENSO CON EL ACOMPAÑAMIENTO DE LOS CAMBIOS DE VELOCIDAD DEL AIRE	LAS RPM. DEL MOTOR	EL NÚMERO DE LAS PALAS	LOS LÍMITES MECÁNICOS EN EL RANGO DE PASO DE LA HÉLICE

EL ÁNGULO DE UNA PALA ES UN ÁNGULO FORMADO POR LA LÍNEA PERPENDICULAR AL EJE DEL CIGUEÑAL Y UNA LÍNEA FORMADA POR:	**D**	EL VIENTO RELATIVO	EL VIENTO APARENTE	LA CARA DE LA PALA	LA CUERDA DE LA PALA
UNA HÉLICE EN LA POSICIÓN DE PASO BANDERA, TIENE UN ÁNGULO DE PALA DE:	**D**	180 GRADOS	60 GRADOS	30 GRADOS	90 GRADOS
¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES, ES EL FLUIDO MAS COMUNMENTE USADO EN EL SISTEMA ANTIHIELO EN LAS HÉLICES DE LOS MOTORES RECÍPROCOS?	**A**	ALCOHOL ISOPROPÍLICO	ALCOHOL DESNATURALIZADO	COMPUESTOS FOSFATADOS	METIL-ETIL- GLICOL
¿CUANDO UN AVIÓN ESTÁ EN LÍNEA DE VUELO, LA DISTANCIA MÍNIMA DESDE EL EXTREMO DE LA HÉLICE HASTA EL SUELO, NO DEBE SER INFERIOR A?	**C**	4 PULGADAS	15 PULGADAS	9 PULGADAS	1/2 DIÁMETRO DE LAS RUEDAS DEL TREN
LAS VARIACIONES MÁXIMAS PERMITIDAS EN UN CHEQUEO DE TRACK DE HÉLICES, SON:	**A**	MÁXIMO 3/16"	MÁXIMO 7/16"	MÁXIMO 5/16"	MÁXIMO 1/16"
EL DESEQUILIBRIO DE UNA HÉLICE, EN QUÉ FORMA AFECTA A LA MARCHA DEL MOTOR:	**D**	DARÁ MENOS REVOLUCIONES	DARÁ MAS REVOLUCIONES	NO AFECTARÁ LA MARCHA DEL MOTOR	PRODUCIRÁ VIBRACIÓN DE ÁLTA FRECUENCIA
¿DE QUÉ MANERA, LA FUERZA AERODINÁMICA DE TORSIÓN AFECTA LA OPERACIÓN DE LAS PALAS DE LA HÉLICE?	**A**	TIENDE AGIRAR LAS PALAS, AL ANGULO ALTO DE ELLAS	TIENDE A DOBLAR LAS PALAS, EN LA DIRECCIÓN OPUESTA DE LA ROTACIÓN	TIENDE A DOBLAR LAS PALAS, HACIA ADELANTE	TIENEDE A GIRAR LAS PALAS, A SU ÁNGULO BAJO
¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES, ES UNA DE LAS FUNCIONES DEL SISTEMA SIINCRONIZADOR AUTOMÁTICO DE LA HÉLICE DE UN MOTOR MULTIMOTOR?	**A**	CONTROLAR LAS RPM. DEL MOTOR Y REDUCIR LAS VIBRACIONES	CONTROLAR LA VELOCIDAD EN LAS PUNTAS DE TODAS LAS HÉLICES	AUMENTAR LA VIBRACIÓN Y REDUCIR EL RUIDO	CONTROLAR EL RENDIMIENTO DE POTENCIA DE TODOS LOS MOTORES
EL REGULADOR HIDROMÁTICO DE VELOCIDAD CONSTANTE DE LAS HÉLICES, GOBIERNA EL PASO DE LAS PALAS:	**A**	MEDIANTE EL ACEITE DEL MOTOR	MACÁNICAMENTE	ELÉCTRICAMENTE	MEDIANTE FLUIDO HIDRÁULICO
LOS ORIFICIOS PERFORADOS EN LAS PUNTAS METALICAS DE LAS HELICES DE MADERA DE PASO FIJO, SON PARA:	**A**	IGUALAR EL CONTENIDO DE HUMEDAD DENTRO DE LAS PALAS	MINIMIZAR LAS HENDIDURAS A LO LARGO DEL GRANO DE LA MADERA	DISMINUIR EL PESO DE LA HELICE	BALANCEAR LA HELICE
LA ADECUADA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE DESHIELO ELÉCTRICO DE UNA HÉLICE, PUEDE SER MONITOREADO OBSERVANDO ¿CUÁL DE LO SIGUIENTE?	**D**	LAS LUCES INDICADORAS	EL VOLTÍMETRO	EL ARTEFACTO DE CICLAJE AUDIBLE	EL AMPERÍMETRO

EN LAS HÉLICES DE PASO FIJO, LAS REVOLUCIONES SON CONTROLADAS POR:	**C**	COMPENSADOR DE ALTURA	GOBERNADOR ELÉCTRICO	LLAVE DE GAS O ACELERADOR	GOBERNADOR DE TIEMPO CENTRÍFUGO, ACCIONADO POR ACEITE DE MOTOR
¿POR QUÉ ES IMPORTANTE QUE LAS PICADURAS EN EL BORDE DE ATAQUE DE LAS PALAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO, SEAN REMOVIDAS TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE?	**C**	PARA LOCALIZAR ESFUERZOS VIBRATORIOS	PARA MEJORAR LAS CARACTERÍSTICAS AERODINÁMICAS DE LAS PALAS	PARA ELIMINAR LA CONDICIÓN DONDE PUEDÁN COMENZAR GRIETAS POR FATIGA	CON EL PROPÓSITO DEL BALANCEAMIENTO HORIZONTAL
EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE, CONTROLA:	**B**	LA ARTICULACIÓN Y LOS CONTRAPESOS QUE SE MUEVEN HACIA ADENTRO Y HACIA AFUERA	EL ACEITE, HACIA Y DESDE EL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO	LA VÁLVULA DE ALIVIO EN EL CONJUNTO DEL ACUMULADOR	LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD EN LA BOMBA REFORZADORA
EL MANUAL AC.43.13-B RECOMIENDA QUE LOS EXTREMOS DE LAS PALAS SEAN PINTADAS EN UNA EXTENSION DE 4"; LA FINALIDAD DE ESTO ES :	**D**	PARA EVITAR LA CORROSIÓN EN LAS PUNTAS DE LAS PALAS.	UNIFORMAR LA PRESENTACIÓN DE LAS AERONAVES.	AFINAR EL BALANCE DE LA HÉLICE.	HACER MÁS VISIBLE EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE DE UN MOTOR EN FUNCIONAMIENTO.
LAS REPARACIONES MAYORES EN LAS PALAS Y HÉLICES DE ALEACIÓN DEL ALUMINIO, PUEDEN SER EFECTUADAS POR:	**B**	UN REPARADOR, SIN IMPORTAR EN DONDE TRABAJE	UN TALLER APROPIADAMENTE CERTIFICADO, O POR EL FABRICANTE	UN MECÁNICO ESPECIALITSA EN MOTORES QUE ESTÉ TRABAJANDO PARA UN MECÁNICO DE ESTRUCTURAS Y MOTORES, DEBIDAMENTE CERTIFICADOS	CUALQUIER FABRICANTE DE HÉLICES
LA BOMBA DE PASO BANDERA, SE DETIENE CUANDO:	**D**	DESPUES DE 15 SEGUNDOS QUE EL BOTON INTERRUPTOR DE BANDERA, HA SIDO OPRIMIDO	EL PISTÓN DE LA HÉLICE ACTIVA UN INTERRÚPTOR LIMITADOR	ACTUA UN MICRO- INTERRUPTOR EN EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE	EL INTERRUPTOR DE PRESIÓN DE ACEITE, ABRE
LOS PERÍODOS DE LUBRICACIÓN Y ESPECIFICACIONES DEL LUBRICANTE PARA UNA HÉLICE, SON DETERMINADOS POR:	**C**	LAS REGULACIONES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS (RAV)	LA SOCIEDAD AMERICANA DE INGENIEROS (SAE EN INGLES)	EL FABRICANTE DE LA HÉLICE	EL FABRICANTE DEL AVIÓN

MOTOR RECÍPROCO TMA 1

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
LOS CONJUNTOS DE VÀLVULAS EN LA CULATA DE MOTORES OPUESTOS USADOS EN HELICÒPTEROS SE LUBRICAN POR MEDIO DE:	**C**	POR UN SISTEMA DE SALPICADURA Y ROCIO	POR UN SISTEMA COMBINADO	SISTEMA A PRESIÒN	SISTEMA POR GRAVEDAD
¿CUÀL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS ES CORRECTO, EN REFERENCIA A LOS TANQUES DE ACEITE?	**D**	TODOS LOS TANQUES DEBEN SER CAPACES DE AGUANTAR SIN FALLAR A UNA PRESIÒN INTERNA DE PRUEBA DE 15 PSI.	TODOS LOS CONDUCTOS DE SALIDA DEL TANQUE DE ACEITE DÈBEN TENER UNA MALLA DE DEDAL PARA PREVENIR EL FLUJO DE MATERIAS EXTRAÑAS DÈSDE EL TANQUE HACIA LA LÌNEA.	EL DIÀMETRO DEL CONDUCTO DE SALIDA DEL TANQUE DÈBE TENER POR LO MENOS, DOS VECES EL DIÀMETRO DEL CONDUCTO DE ENTRADA DEL MOTOR, Y EN NINGÙN CASO MÈNOS DE UNA PULGADA.	LA PALABRA "ACEITE" Y LA CAPACIDAD DEL TANQUE DE ACEITE DÈBEN ESTAR SEÑALADAS SOBRE O EN UN ÀREA ADYACENTE A LA CUBIERTA DE LA TAPA DE LLENADO DEL TANQUE
¿EN CUÀL DE LAS SIGUIENTES SITUACIONES ESTARÀ ABIERTA LA VÀLVULA AUTOMÀTICA DE DERIVACIÒN DEL RADIADOR DE ACEITE?	**C**	ACEITE DEL MOTOR A TEMPERATURA OPERACIONALES NORMALES.	ACEITE DEL MOTOR A TEMPERATURA MÀS ALTA DE LO NORMAL	ACEITE DEL MOTOR A TEMPERATURA POR DEBAJO DE LO NORMAL	CON EL MOTOR PARADO.
LA CAPACIDAD DE BOMBEO DE LA BOMBA DE BARRIDO EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÒN DE UN MOTOR CON SUMIDERO SECO.	**B**	ES MENOR QUE LA CAPACIDAD DE LA BOMBA DE SUMINISTRO DE ACEITE.	ES MAYOR QUE LA CAPACIDAD DE LA BOMBA DE SUMINISTRO DE ACEITE	ES USUALMENTE IGUAL A LA CAPACIDAD DE LA BOMBA DE SUMINISTRO DE ACEITE PARA MANTENER CONDICIONES DE LUBRICACIÒN CONSTANTE.	VARÌA DE ACUERDO AL TANQUE DE SUMINSTRO DE ACEITE, SU CAPACIDAD Y NO DE ACUERDO A LA CAPACIDAD DE LA BOMBA DE SUMINSTRO DE ACEITE.

EL ÀNGULO " E-GAP" SE DEFINE USUALMENTE COMO EL NÙMERO DE GRADOS ENTRE LAS POSICIÒN NEUTRA DEL IMÀN GIRATORIO Y:	**B**	LA POSICIÒN DONDE LOS PLATINOS CIERRAN	LA POSICIÒN DONDE LOS PLATINOS ABREN	LA POSICIÒN DE MAYOR DENSIDAD DE FLUJO MAGNÈTICOS	LA POSICÒN EN EL CUAL LA CORRIENTE SECUNDARIA ES MAYOR.
¿CUÀL ES EL " ÀNGULO DE INTERVALO" (ÀNGULO DE LEVAS) DE UN MAGNETO?	**D**	EL ÀNGULO ENTRE LOS LÒBULOS DE LA LEVA DEL RUPTOR.	LA DISTANCIA EN GRADOS QUE LA LEVA RECORRE CUANDO LOS PLATINOS ESTÀN ABIERTOS.	EL ÀNGULO DONDE DISPARA EL CONDENSADOR.	EL ÀNGULO ENTRE LOS LÒBULOS DE LA LEVA DEL RUPTOR DURANTE EL CUAL, LOS PLATINOS PERMANECEN CERRADOS.
SI EL PLATINO MÒVIL DEL RUPTOR EN UN MAGNETO SE ATASCA EN LA POSICIÒN "ABIERTA", EL MAGNETO:	**A**	NO PRODUCIRÀ CORRIENTE	PRODUCIRÀ UNA CORRIENTE INTERMITENTE A ÀLTAS VELOCIDADES	PRODUCIRÀ UNA CORRIENTE INTERMITENTE A BAJAS VELOCIDADES	EL DEVANADO SECUNDARIO SE SOBRECALENTARÀ Y EVENTUALEMTE SE DERRETIRÀ
¿CÒMO CONOCEREMOS EL ÌNDICE O RELACIÒN DE COMPRESIÒN DE UN MOTOR RECÌPROCO, DE COMBUSTIÒN INTERNA?	**B**	MEDIANTE UN MANÒMETRO CONECTADO AL ORIFICIO DONDE SE INSTALAN LAS BUJÌAS, ROTANDO EL MOTOR Y OBSERVANDO EL VALOR EN EL CICLO DE COMPRESIÒN	UTILIZÀNDO LA FÒRMULA VCIL+VCC/VCC	DIVIDIENDO LAS RPM MÀXIMAS ENTRE EL VALOR DEL MÀXIMO DETORQUE	DIVIDIENDO EL DIÀMETRO DEL CILINDRO ENTRE LA CARRERA DEL PISTÒN EN UNIDADES CONVENIENTES
EL CABLE DE CONTACTO NO. 8 DESDE EL DISTRIBUIDOR DEL MAGNETO IZQUERDO EN UN MOTOR RADIAL DE 14 CILINDROS ESTÀ CONECTADO A:	**C**	LA BUJÌA TRASERA, CILINDRO NO. 2	LA BUJÌA DELANTERA, CILINDRO NO. 5	LA BUJÌA TRASERA, CILINDRO NO. 8	LA BUJÌA DELANTERA, CILINDRO NO. 4
¿QUÉ EFECTO TENDRÀ EN UN DISTRIBUIDOR, QUE LA TÀPA ESTÈ AGRIETADA ENTRE 2 CONTACTOS?	**B**	DISPARARÀ EL CILÌNDRO DE ARRASTRE	DISPARARÀN DOS CILÌNDROS SIMULTÀNEAMENTE	PONE A MASA EL CIRCUITO PRIMARIO	LA CORRIENTE SALTARÀ A TIERRA
¿CÒMO ESTÀN CONECTADOS LA MAYORIA DE LOS ALAMBRES (CABLES DE ALTA TENSIÒN) DE BUJÌA, EN UN MOTOR RADIAL AL BLOQUE DISTRIBUIDOR?	**A**	UTILIZANDO TORNILLOS PERFORADOS DE CABLE	UTILIZANDO FÈRULAS DE CABLE, DE FIJACIÒN AUTOMÀTICA	USANDO MANGUITAS ASISLADORAS	POR FRICCIÒN, ENTRE LA FÈRULA DEL CABLE, Y EL ALOJAMIENTO DEL BLOQUE DEL DISTRIBUIDOR.

¿CUÀNDO FLUYE LA CORRIENTE A TRAVÈS DEL CIRCUITO PRIMARIO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO POR BATERIA?	**D**	SOLO CUANDO LA BUJÌA ESTÀ DISPARANDO	SOLO CUANDO LOS PLATINOS ESTÀN ABIERTOS	SIEMPRE QUE EL INTERRUPTOR ESTÈ EN POSICIÒN "ON"	SOLO CUANDO LOS PLATINOS ESTÀN CERRADOS
PARA "APAGAR"(CORTAR) UN MAGNETO, EL CIRCUITO PRIMARIO DEBE ESTAR:	**A**	PUESTO A MASA	ABIERTO	EN CORTO	EN DERIVACIÒN CON EL CIRCUITO DE LA BATERIA
GENERALMENTE, LAS BUJÌAS CALIENTES SE UTILIZAN EN MOTORES DE AERONAVES:	**B**	DE ALTA COMPRESIÒN O DE ALTA TEMPERATURA OPERATIVA, COMPARATIVAMENTE.	CON TEMPERATURAS OPERATIVAS BAJAS, COMPARATIVAMENTE	EN EL CUÀL LOS DESVIADORES ESTÀN BASTANTE SUELTOS	QUE PRODUZCAN ALTA POTENCIA POR DESPLAZAMIENTO DE PULGADA CÙBICA
EN UN MOTOR DE 4 TIEMPOS, DE 14 CILINDROS, A UNA VELOCIDAD DE 2000 RPM. ¿CUÀNTAS EXPLOSIONES OCURRIRÀN EN UN MINUTO?	**D**	200	2000	1400	14000
CUANDO SE ESTÀ INSPECCIONANDO LA INSTALACIÒN DEL CABLE DEL ENCENDIDO EN UN MOTOR RADIAL DE 9 CILINDROS, ¿EL CABLE QUE PROVIENE DEL CONTACTO NO.5 DEL BLOQUE DEL DISTRIBUIDOR DEL MAGNETO DERECHO DÈBE IR A QUÈ BUJÌA Y A QUÈ CILINDRO?	**D**	BUJÌA TRASERA, CILINDRO 5	BUJÌA DELANTERA, CILINDRO 5	BUJÌA TRESERA, CILINDRO 9	BUJÌA DELANTERA, CILINDRO 9
EN UN MOTOR RADIAL DE DOS ESTRELLAS, CUANDO EL INTERRÙPTOR DEL ENCENDIDO ESTÀ EN POSICIÒN " LEFT" (IZQUIERDO) :	**A**	LAS BUJÌAS TRASERAS DE ÀMBAS ESTRELLAS ESTÀN DISPARANDO.	TODAS LAS BUJÌAS DE LA ESTRELLAS DELANTERAS ESTÀN DISPARANDO	TODAS LAS BUJÌAS DE LA ESTRELLA TRASERA ESTÀN DISPARANDO	TODAS LAS BUJÌAS DELANTERAS DE ÀMBAS ESTRELLAS ESTÀN DISPARANDO.
¿QUÈ CILÌNDRO ESTÀ DISPARANDO SI EL ROTOR (DEDO) DEL DISTRIBUIDRO DE UN MOTOR RADIAL DE 14 CILINDROS ESTÀ APUNTANDO HÀCIA EL CONTÀCTO NO.7?	**D**	6	7	10	13
CUANDO EL INTERRUPTOR DE INGNICIÒN DE UNA AERONAVE MONOMOTOR ES COLOCADO A LA POSICIÒN "OFF" :	**B**	TODOS LOS CIRCUITOS ESTÀN AUTOMÀTICAMENTE ABIERTOS	TODOS LOS CIRCUITOS PRIMARIOS DE AMBOS MAGNETOS, ESTÀN PUESTOS A MASA.	TODOS LOS CIRCUITOS SECUNDARIOS DE AMBOS MAGNETOS ESTÀN ABIERTOS	EL CONTACTO ELÈCTRICO DE ALTA TENSIÒN ESTÀ A TIERRA.
SÌ EL INTERRUPTOR DE IGNICIÒN DE UNA AERONAVE SE SELECCIONA A LA POSICIÒN "OFF" Y EL MOTOR CONTINÙA FUNCIONANDO NORMALMENTE, EL PROBLEMA ES CAUSADO POR:	**A**	EL CONTACTO ELÈCTRICO A TIERRA (EN LA SUICHERA) ESTÀ ABIERTO.	LA CONEXIÒN A TIERRA EN EL MAGNETO IZQUIERDO ESTÀ ROTA.	LA CONEXIÒN A TIERRA EN EL MAGNETO DERECHO ESTÀ ROTA.	NO SE COLOCÒ EN "OFF" EL SELECTOR DE LA BATERIA.

EN UN SISTEMA DE IGNICIÒN DE ALTA TENSIÒN, UN CONDENSADOR PRIMARIO DE MUY BAJA CAPACIDAD CAUSARÀ :	**A**	LOS PLATINOS DEL RUPTOR SE QUEMARÀN	LOS ELECTRODOS DE LAS BUJÌAS SE QUEMARÀN EXCESIVAMENTE	VOLTAJE EXCESIVO EN EL PRIMARIO	ALTO VOLTAJE EXCESIVO EN EL SECUNDARIO
EL ORDEN DE DISPARADO DE LA BUJIAS, DE UN DISTRIBUIDOR USADO EN UN MOTOR RADIAL DE 9 CILINDROS ES:	**D**	1,3,5,7,9,2,4,6,8.	1,3,2,5,7,4,6,9,8.	1,2,4,6,8,3,5,9,7.	1,2,3,4,5,6,7,8,9.
CUANDO SE ESTÀ USANDO EL ANALIZADOR DE ENCENDIDO; ¿QUÈ DETERMINA LA ALTURA DE LA LINEA DEL PATRÒN SOBRE EL CENTRO DE LA PANTALLA?	**D**	LA CORRIENTE PRIAMRIA EN LOS PLATINOS DEL MAGNETO.	LA CORRIENTE SECUNDARIA EN EL CONJUNTO ELÈCTRICO DE ALTA TENSIÒN	EL VOLTAJE SECUNDARIO EN LA BUJÌA	EL VOLTAJE PRIMARIO EN EL SISTEMA DEL ENCENDIDO
¿CUÀL ES LA FUNCIÒN DE UN VIBRADOR DE INDUCCIÒN EN EL SISTEMA DE ENCENDIDO?	**D**	COMPLETAR LA FUERZA DEL IMÀN EN EL MAGNETO PARA EL ARRANQUE	MÀNDA UNA CORRIENTE INTERRUMPIDA DE LA BATERIA, AL DISTRIBUIDOR.	PROVEE UNA ALTA VELOCIDAD ROTACIONAL MOMENTÀNEA AL MOTOR DEL MAGNETO DURANTE EL ARRANQUE.	MÀNDA UN CIRCUITO INTERRUMPIDO DE CORRIENTE DE LA BATERIA, A TRAVÈS DE LA BOBINA PRIMARIA DEL MAGNETO DURANTE EL ARRANQUE.
¿QUÈ IMPULSA LA VÀLVULA PARA EMPOBRECER LA MEZCLA EN UN CARBURADOR DE PRESIÒN?	**D**	LA PRESIÒN DE AIRE	LA PRESIÒN DE COMBUSTIBLE	LA INTERCONEXIÒN DEL ACELERADOR	LA PRESIÒN DE AGUA (ADI)
ADEMÀS DE PERMITIR UN AUMENTO EN LA MÀXIMA PRESIÒN DEL MÙLTIPLE (MANIFOLD PRESS): EL SISTEMA DE INYECCIÒN DE AGUA PERMITE AL MOTOR:	**A**	DESARROLLAR MÀS POTENCIA SIN CAMBIAR LA PRESIÒN DEL MÙLTIPLE Y LOS AJUSTES DE RPM.	OPERAR A METO POWER	OPERAR EL MOTOR A MÀXIMA POTENCIA (TAKE OFF) SIN LIMITE DE TIEMPO	AUMENTAR LA AUTONOMIA EN CRUCERO
SI EL INTERRÙPTOR PARA LA INYECCIÒN DE AGUA (ADI), EN UN MOTOR RECÌPROCO ES COLOCADO EN POSICIÒN DE "ON" CUANDO EL MOTOR NO ESTÀ OPERANDO, LA VÀLVULA PARA EMPOBRECER LA MEZCLA:	**A**	NO SE ACCIONARÀ.	SE CERRARÀ DEBÌDO A LA PRESIÒN DE AGUA.	SE ABRIRÀ POR MEDIO DE UN SOLENÒIDE ELÈCTRICO.	SE CERRARÀ, SI HAY PRESIÒN DE COMBUSTIBLE.
EL FLUIDO ANTIDETONANTE USADO EN LOS SISTEMA DE INYECCIÒN DE AGUA, ES UNA MEZCLA DE:	**B**	AGUA Y BENCINA	ALCOHOL METÌLICO Y AGUA DESTILADA	DICROMATO DE POTÀSIO Y AGUA	AGUA DESTILADA Y ALCHOL ISOPROPÌLICO

A MEDIDA QUE SE RETARDA EL ACELERADOR DE UN MOTOR EQUIPADO CON UN CARBURADOR DE INYECCIÒN A PRESIÒN, LA PRESIÒN DIFERENCIAL ENTRE LAS CÀMARAS A Y B :	**B**	DISMINUYE MOMENTÀNEAMENTE, LUEGO AUMENTA A LA PRESIÒN DIFERENCIAL ANTERIOR	DISMINUYE	AUMENTA MOMENTÀNEAMENTE, LUEGO DISMINUYE A LA PRESIÒN DIFERENCIAL ANTERIOR	PERMANECE CONSTANTE
EL NIVEL DE COMBUSTIBLE DENTRO DE LA CÀMARA DEL FLOTADOR, DE UN CARBURADOR DEL TIPO FLOTANTE CORRECTAMENTE AJUSTADO DÈBE:	**C**	ESTARÀ UN POCO MAS ALTO QUE EL CONDUCTO DE SALIDA DE LA BONQUILLA DE DESCARGA	NO TIENE RELACIÒN A LA POSICIÒN DEL CONDUCTO DE SALIDA DE LA BOQUILLA DE DESCARGA.	ESTARÀ UN POCO MÀS ABAJO QUE EL CONDUCTO DE SALIDA DE LA BOQUILLA DE DESCARGA	ESTARÀ AL MISMO NIVEL QUE EL CONDUCTO DE SALIDA DE LA BOQUILLA DE DESCARGA.
¿CÒMO ESTARÀ AFECTADA LA MEZCLA DE UN MOTOR, SI EL FUELLE DE UN CONTROL AUTOMÀTICO DE MEZCLA (AMC), SE ROMPE MIENTRAS QUE EL MOTOR ESTÀ OPERANDO A UNA ALTITUD DADA?	**C**	SE EMPOBRECERÀ A LA MEZCLA	NO HABRÀ CAMBIO EN LA RELACIÒN COMBUSTIBLE/AIRE.	SE ENRIQUECERÀ LA MEZCLA	NO HABRÀ CAMBIO, HASTA QUE SE CAMBIE EL AJUSTE DEL ACELERADOR.
EL SISTEMA ECONOMIZADOR DE UN CARBURADOR DEL TIPO FLOTANTE EFECTÙA LAS SIGUIENTES FUNCIONES:	**B**	ABASTECE Y REGULA EL COMBUSTIBLE REQUERIDO PARA TODAS LAS VELOCIDADES DEL MOTOR BAJO CRUCERO.	ABASTECE Y REGULA EL COMBUSTIBLE ADICIONAL REQUERIDO PARA TODAS LAS POTENCIAS DEL MOTOR SOBRE CRUCERO.	ABASTECE Y REGULA EL COMBUSTIBLE REQUERIDO PARA TODAS LAS VELOCIDADES DEL MOTOR	REGULA EL COMBUSTIBLE REQUERIDO PARA TODAS LAS ALTITUDES.
UN FLOTADOR PERFORADO EN UN CARBURADOR DEL TIPO FLOTANTE, CAUSARÀ AL NIVEL DE COMBUSTIBLE:	**A**	QUE SUBA Y ENRIQUEZCA LA MEZCLA	QUE BAJE Y EMPOBREZCA LA MEZCLA	QUE SUBA Y EMPOBREZCA LA MEZCLA	QUE BAJE Y ENRIQUEZCA LA MEZCLA
DURANTE LA OPERACIÒN DE UN MOTOR RECÌPROCO, LA CAIDA DE PRESIÒN EN EL VÈNTURI DEL CARBURADOR DEPENDE PRINCIPALMENTE DE:	**A**	LA VELOCIDAD DE AIRE	LA TEMPERATURA DEL AIRE	LA MEZCLA COMBUSTIBLE/AIRE	LA PRESIÒN BARÒMETRICA.
¿CUÀL ES LA RELACIÒN ENTRE LA PRESIÒN EXISTENTE DENTRO DE LA GARGANTA DEL VÈNTURI, Y LA VELOCIDAD DEL AIRE QUE CIRCULA A TRAVÈS DEL VÈNTURI?	**D**	NO HAY RELACIÒN DIRECTA ENTRE LA POTENCIA Y LA VELOCIDAD	LA PRESIÒN ES PROPORCIONAL AL CUADRADO DE LA VELOCIDAD	LA PRESIÒN ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD	LA PRESIÒN ES INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD
¿CUÀL ES LA RELACIÒN ENTRE LA BOMBA DE ACELERACIÒN Y LA VÀLVULA ENRIQUECEDORA, EN UN CARBURADOR DE INYECCIÒN?	**B**	LA PRESIÒN DE COMBUSTIBLE AFECTA A AMBAS UNIDADES	NO HAY RELACIÒN, YA QUE ELLAS OPERAN INDEPENDIENTEMENTE	LA BOMBA ACTIVA A LA VÀLVULA DE ENRIQUECIMIENTO	EL CONTROL DE MEZCLA CAMBIA EL AJUSTE DE CADA UNIDAD

¿CUÀL ES EL PROPÒSITO DE UN SISTEMA DE ACELERACIÒN EN EL CARBURADOR?	**D**	PARA ABASTECER Y REGULAR EL COMBUSTIBLE ADICIONAL QUE SE REQUIERE PARA LAS VELOCIDADES SOBRE CRUCERO, DEL MOTOR.	TEMPORALMENTE, EMPOBRECER LA MEZCLA CUANDO EL ACELERADOR SE CIERRA BRUSCAMENTE.	PARA ABASTECER Y REGULAR EL COMBUSTIBLE REQUERIDO PARA VELOCIDADES POR ENCIMA DE MINIMO.	TEMPORALMENTE, ENRIQUECER LA MEZCLA CUANDO EL ACELERADOR SE ABRE INTESPECTIVAMENTE (ACELERACIÒN RÀPIDA)
¿QUÈ MÈTODO ES COMUNMENTE USADO PARA EFECTUAR LOS AJUSTES DE VELOCIDAD DE MARCHA MINIMA, EN UN CARBURADOR DEL TIPO FLOTANTE?	**A**	UN TOPE AJUSTABLE DEL ACELERADOR O SISTEMA ARTICULADOR.	UN ORIFICIO Y UNA AGUJA CÒNICA AJUSTABLE	UNA AGUJA AJUSTABLE EN EL CONDUCTO PERFORADO QUE CONECTA EL ESPACIO DE AIRE DE LA CÀMARA DEL FLOTAR Y EL VÈNTURI DEL CARBURADOR.	UN LIMITADOR VARIABLE EN EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE DEL SISTEMA DE MARCHA MÌNIMA.
¿QUÈ OCURRIRÀ SI EL FLOTADOR DEL ORIFÌCIO DE VENTILACIÒN DE VAPORES (SEPARADOR DE VAPORES) EN UN CARBURADOR DE PRESIÒN PIERDE SU FLOTACIÒN (FLOTADOR CAIDO)?	**C**	UNA MEZCLA POBRE EN TODAS LAS VELOCIDADES	EL MOTOR CONTINUARÀ FUNCIONANDO O CORRIENDO DESPUES QUE EL CONTROL DE LA MEZCLA SE HA COLOCADO EN LA POSICIÒN "IDLE CUT OFF".	LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE QUE REGRÈSA AL TANQUE DE COMBUSTIBLE DESDE EL CARBURADOR, SERÀ AUMENTADA.	UNA MEZCLA RICA EN TODAS LAS VELOCIDADES.
LA VÀLVULA DE ALIVIO DE PRESIÒN DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE, DIRIGE EL EXCESO DE COMBUSTIBLE HACIA:	**A**	LA LINEA DE RETORNO AL TANQUE DE COMBUSTIBLE	HACIA EL CONDUCTO DE ENTRADA DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE	EL CONDUCTO DE ENTRADA DEL FILTRO DE MALLA	LA LINEA DE DRENAJE DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE
CUANDO SE USA UN CEBADOR ELÈCTRICO, LA PRESIÒN DE COMBUSTIBLE ES AMPLIADO POR:	**A**	LA BOMBA AUXILAR	LA BOMBA ACCIONADA POR MOTOR	LA BOMBA DE TRANSFERENCIA DE COMBUSTIBLE	EL CARBURADOR
LA POTENCIA REAL QUE SE PROVEE A LA HÈLICE DE UN MOTOR SE CONOCE COMO:	**D**	POTENCIA DE FRICCIÒN	EFICIENCIA MECÀNICA	POTENCIA INDICADA	POTENCIA AL FRENO
¿A CUÀNTOS GRADOS CENTRÌGRADOS EQUIVALEN 360 GRADOS FAA?	**B**	200 GRADOS C.	182.22222 GRADOS C.	146.22222 GRADOS C.	180 GRADOS C.
LA FRACCIÒN 3/4 " (TRES CUARTOS DE PULGADA) EQUIVALE A:	**C**	0,50 MM.	1/2 MM.	19.05 MM.	
SÌRVASE EXPRESAR EL DECIMAL 0,625 EN NÙMEROS QUEBRADOS.	**C**	8/5	7/4	5/8	1/7

¿CUÀL SERÀ EL VALOR INDICADO EN EL TORNILLO MICROMÈTRICO, SÌ CADA ESPACIO DEL TAMBOR REPRESENTA UNA MILÈSIMA (0,001) Y CADA ESPACIO DE LA ESPÌGA TIENE UNA VALOR DE 0,025"?	**D**	0,340"	0,362"	0,350"	0,2755
EN UN MOTOR DE 4 TIEMPOS, DE 6 CILINDROS, A UNA VELOCIDAD DE 2500 RPM, ¿CUÀNTAS EXPLOSIONES (COMBUSTIONES) OCURRIRÀN EN UN MINUTO?	**C**	1250	2000	7500	5000
EN UN CHEQUEO DE COMPRESIÒN, UN DETERMINADO CILINDRO, ACUSA PERDIDA DE COMPRESIÒN. ¿CÒMO SE DETERMINARÀ QUE LA FUGA ES A TRAVES DEL PISTÒN Y/O LOS ANILLOS?	**C**	FUGA DE AIRE A TRAVES DE LA SALIDA DE ESCAPE	FUGA DE AIRE POR LUMBRERA O PIPA DE ADMISIÒN	FUGA DE AIRE POR EL RESPIRADERO DEL CARTER	NO SE PUEDE DETECTAR EL ORIGEN DE LA FUGA
EN UNCILINDRO QUE HA SIDO CROMADO; ¿QUÈ TIPO DE ANILLO SERÀ EL CORRECTO A INSTALAR?	**A**	ANILLO CROMADO	ANILLO DE ALEACIÒN DE HIERRO	NO TIENE IMPORTANCIA	
EN LA INSTALACIÒN DE UN CILINDRO CUYO BARRIL HA SIDO CROMADO, EL PISTON CORRESPONDIENTE A ÈSE CILINDRO DEBERÀ SER UNA ALEACIÒN DE HIERRO.	**B**	CIERTO	FALSO		
UN CILINDRO CON UNA FRANJA DE COLOR VERDE, DETERMÌNA QUE EL BARRIL HA SIDO:	**C**	CROMADO	NITRURADO	RECTIFICADO	CHEQUEADOS POR RAYOS "X"
PARA AJUSTAR EL VALOR DE PRESIÒN DE ACEITE (AJUSTE DEL RELIEF VALVE), LA TEMPERATURA DEL ACEITE DEBERÀ SER:	**C**	TEMPERATURA AMBIENTE	NO TIENE IMPORTANCIA LA TEMPERATURA DEL ACEITE	LA TEMPERATURA DEBERÀ ESTAR DENTRO DEL RANGO OPERACIONAL	LA TEMPERATURA DEL CARBURADOR DEBE ESTAR POR ENCIMA DE 30 GRADOS C.
LA PRESIÒN DEL ACEITE EN UN MOTOR AL ENCENDERLO, ES NORMAL, PERO AL LLEGAR EL ACEITE A SU TEMPERATURA DE FUNCIONAMIENTO LA PRESÒN DE ÈSTE ES REGISTRADA (INDICADA) POR DEBAJO DEL LÌMITE MÌNIMO,(PRESIÒN BAJA), ESTO ES OCASIONADO POR:	**D**	INSTRUMENTO DE PRESÒN DE ACEITE DEFECTUOSO	VÀLVULA REGULADORA (RELIEF VALVE) FUERA DE AJUSTE	BOMBA DE ACIETE DEFICIENTE	COJINETES DE BIELAS DESGASTODOS
LA MAYOR CANTIDAD DE DESGASTE EN EL CILINDRO OCURRIRÀ:	**B**	CERCA DE LA PORCIÒN INFERIOR DONDE EL PISTÒN LLEGA AL FINAL DE SU CARRERA	CERCA DE LA PORCIÒN SUPERIOR DONDE EL PISTÒN LLEGA AL FINAL DE SU CARRERA	CERCA DEL CENTRO DEL CILINDRO DONDE LA VELOCIDAD DEL PISTON ES LA MAYOR	25 GRADOS ANTES DEL PUNTO MUERTO SUPERIOR

¿EN QUÈ POSICIÒN O CARRERA DEL PISTÒN, SE ENCONTRARÀN AMBAS VÀLVULAS FUERA DE SU ASIENTO (ABIERTAS)?	**B**	EN PUNTO MUERTO INFERIOR	EN PUNTO MUERTO SUPERIOR, CARRERA DE ESCAPE	EN PUNTO MUERTO SUPERIOR CARRERA DE COMPRESIËN	25 GRADOS ANTES DEL PUNTO MUERTO SUPERIOR
LA COMPROBACIÒN DE DESVIACIÒN(EXCENTRICIDAD) EN UN CIGUEÑAL, SE EFECTUA:	**B**	DESPUES DE CADA VUELO Y DESPUES DE NO HABER VOLADO POR 30 DIAS	DURANTE O.H (REVISIÒN MAYOR) AL MOTOR Y/O EN CASO DE PARADA BRUSCA DEL MOTOR. (PARADA DEL MOTOR ACASIONADO POR IMPACTO DE LA HÈLICE CON UN OBJETO FIJO.	DURANTE UNA INSPECCIÒN RUTINARIA DE 100 HORAS.	CUANDO EL MOTOR PRODUCE RUIDO POR DESBALANCE DE LA HELICE.
¿A QUÈ CONLLEVA, EL TRASLÀPO DE LAS VÀLVULAS?	**C**	MENOR PRESIÒN DE MÙLTIPLE DE ADMISIÒN (MÀNIFOLD PRESSURE), Y MENOR TEMPERATURA	UNA CONTRA-CORRIENTE DE GASES. AUMENTANDO LA COMPRESIÒN	MEJORA LAS CARACTERÌSTICAS DE BARRIDO Y ENFRIAMIENTO	UNA MEJOR EFICIENCIA TÈRMICA.
¿CON QUÈ MATERIAS SON RELLENADAS LAS VÀLVULAS DE ESCAPE, PARA AYUDARLAS A TRANSMITIR EL CALOR DE SUS CABEZAS A LOS VÀSTAGOS?	**D**	CLORURO DE SÒDIO	POTASIO LÌQUIDO	CLORURO DE POTASIO	SÒDIO METÀLICO
LA ACCIÒN DE PRESERVAR UN MOTOR, PARA TRANSPORTARLO, O TENERLO EN RESERVA PARA SU INSTALACIÒN ES:	**B**	UNA OPERACIÒN DE LIMPIEZA LLEVADA A CABO EN TODAS LAS PARTES INTERNAS DEL MOTOR	UN TRATAMIENTO ANTI-CORROSIVO QUE SE APLICA ANTES DE EMBARCARLO O ALMACENARLO.	UN TRATAMIENTO PARA QUITAR EL CARBÒN SIN DESMONTAR EL MOTOR	LIMPIAR TODAS LAS LINEAS DE GASOLINA Y ACEITE
¿QUÈ CONDICÌONES INDÌCAN QUE UNA MEZCLA ESTÀ PROPIAMENTE AJUSTADA EN MÌNIMO?	**B**	LAS RPM CAERÀN SIN NINGÙN AUMENTO (AL COLOCAR LA PALANCA DE MEZCLA EN POSICIÒN "CORTADO")	LAS RPM AUMENTARÀN ANTES DE CAER (AL COLOCAR LA PALANCA DE MEZCLA EN POSICIÒN "CORTADO")	LA PRESIÒN DE MÀNIFOLD DISMINUIRÀ ANTES DE AUMENTAR LA PRESIÒN ATMOSFÈRICA.	LA PRESIÒN DE COMBUSTIBLE DISMINUIRÀ.
EN LOS MOTORES CONTINENTAL. EL ACEITE QUE LUBRICA EL CONJUNTO DE BALANCINES PROVIENE DEL SISTEMA DE LUBRICACIÒN A TRAVÈS DE:	**C**	UN PASAJE INTERNO DEL CILINDRO	UNA LINEA EXTERNA QUE CONECTA A LA CAJA O TAPA DEL BALANCIN	POR LA PARTE INTERIOR DE LAS VARILLAS DE EMPUJE(PUSH ROOD)	POR SALPIQUE
¿CÒMO SE IDENTIFICA UN ESPÀRRAGO DE 0,003" DE SOBREMEDIDA DEL ADAPTER O LUMBRERA DE ESCAPE?	**C**	COLOR AZUL	COLOR VERDE	COLOR ROJO	SIN COLOR

¿CÒMO SE CHEQUEA LA CLARENCIA (GAP) DE LOS ELECTRODOS DE LAS BUJÌAS?	**D**	CON UN CALIBRADOR DE LÀMINAS	CON UN MICRÒMETRO	CON UN VERNIER	CON UN CALIBRADOR DE ALAMBRE
EN UN SISTEMA DE IGNICIÒN DE BAJA TENSIÒN, CADA BUJÌA REQUIERE:	**B**	UN CONJUNTO INDIVIDUAL DE RUPTOR	UNA BOBINA SECUNDARIA POR CADA CILÌNDRO	UN CONJUNTO DE LEVA INDIVIDUAL	UN CONDESADOR INDIVIDUAL
¿CUÀNDO FLUYE LA CORRIENTE A TRAVÈS DEL CIRCUITO PRIMARIO DE UNA BOBINA DE ENCENDIDO POR BATERIA?	**D**	SOLO CUANDO LA BUJÌA ESTÀ DISPARANDO	SOLO CUANDO LOS PLATINOS ESTÀN ABIERTOS	SIEMPRE QUE EL INTERRÙPTOR ESTÈ EN POSICIÒN "ON"	SÒLO CUANDO LOS PLATINOS ESTÀN CERRADOS
CUANDO SE INSTALA UNA UNIDAD DE INYECCIÒN (FUEL- AIR CONTROL UNIT), ¿CUALES SERÀN LOS AJUSTES QUE TENDRÀN QUE EFETUARSE?	**C**	REGULACIÒN DE LA ARAÑA (FUEL MANIFOLD VALVE)	AJUSTE SOLAMENTE DE LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR	AJUSTE DE LAS REVOLUCIONES EN MÌNIMO Y MEZCLA EN MÌNIMO	AJUSTE DE LA MEZCLA EN REGIMEN DE MÀXIMO
DIAFRÀGMA ROTO EN EL FUEL MÀNIFOLD VALVE (ARAÑA) EN UN SISTEMA DE INYECCIÒN DE FLUJO CONTÌNUO MARCA CONTINENTAL, OCASIONARÀ:	**C**	FALLA DEL MOTOR EN ALTA	FALLA DEL MOTOR EN MÌNIMO	EL MOTOR NO ENCIENDE	EL MOTOR NO SE APAGA CON EL CONTROL DE MEZCLA EN POSICIÒN CORTADO
UNA BUJÌA QUE SE HA TRANCADO, SE PUEDE AFLOJAR DEL CILINDRO:	**D**	CALENTÀNDOLA CON UN SOPLETE	MARTILLÀNDOLA CON UN MARTILLO DE GOMA	USANDO UN EXTRATOR DE TORNILLOS	ENFRIÀNDOLA MUY BIEN
LA CLARENCIA EN LOS EXTREMOS DE LOS ANILLOS SE CHEQUEAN CON:	**A**	CALIBRADORES DE LÀMINAS	TORNILLOS MICROMÈTRICOS	INDICADOR DIAL	VERNIER
SUPERFICIES AFILADAS EN LAS CARAS DE LAS VÀLVULAS DE ESCAPE, DEBÈN SER ELIMINADAS, YÀ QUE:	**C**	PUEDEN CAUSAR QUE LA VÀLVULA SE ENCASQUILLE	NO EFECTÙA UN SELLO HERMÈTICO	PUEDEN CAUSAR PRE-IGNICIÒN	SE TRANCARÀN LAS VÀLVULAS EN POSICIÒN CERRADA.
EL HPI. (CABALLOS DE FUERZA INDICADOS), SE CALCULAN DIVIDIENDO EL PRODUCTO DE LA CARRERA, AEREA DEL PISTÒN, PRESIÒN MEDIA EFECTIVA, NUMEROS DE COMBUSTIONES (EXPLOSIONES) Y NÙMEROS DE CILINDROS DIVIDIDOS ENTRE:	**D**	550	3.1416	13000	33000
EL TIPO MAS COMUN DE VÀLVULAS USADAS EN MOTORES AERONAUTICOS SON:	**B**	CAMISA	POPPET	ANCHAS	DE PASO
LA DISTANCIA MEDIDA EN GRADOS DE ROTACIÒN DEL CIGUEÑAL, CUANDO AMBAS VÀLVULAS ADMISIÒN/ESCAPE SE ENCUENTRAN FUERA DE SU ASIENTO (ABIERTAS) ES LLAMADA:	**D**	TRANSICIÒN	ADELANTO	RETARDO	TRASLADO O CRUCE

SI UN MOTOR HA SUFRIDO UNA PARADA BRUSCA, (IMPACTO CON UN OBJETO FIJO) SERÀ NECESÀRIO CHEQUEAR:	**C**	VERIFICAR LAS VÀLVULAS POR DISTORSIÒN	LOS ANILLOS DE PISTÒN POR ROTURAS	CHEQUEO DEL CIGUEÑAL	CHEQUEAR EL ÀRBOL DE LEVAS
UN PASADOR FLOTANTE DE UN PISTON, ES:	**D**	EL QUE ESTÀ ASEGURADO AL PISTÒN, PERO LIBRE EN LA BIELA	EL QUE ESTÀ ASEGURADO EN LA BIELA, Y LIBRE EN EL PISTÒN	ES HUECO	EL QUE ESTÀ LIBRE PARA ROTAR EN EL PISTÒN Y EN LA BIELA
DURANTE UN VUELO NOCTURNO, UNA LLAMA(SALIDA POR TUBO O COLA DE ESCAPE) AZULADA SALIENDO DEL ESCAPE INDICARÀ QUE:	**D**	LA MEZCLA ES MUY RICA	DEMASIADO ACEITE EN LA CAMARA DE COMBUSTION (CILINDRO PASANDO ACEITE)	MEZCLA DEMASIADO POBRE	LA MEZCLA ES LA ADECUADA
AL APRETAR (TORQUEAR) LAS TUERCAS DE SUJECIÒN DE UN CILINDRO, EL MECÀNICO DEBERÀ TENER EN CUENTA:	**B**	ALINEAR LOS HUECOS CON RELACIÒN A LOS ESPÀRRAGOS	APLICAR EL TORQUE QUE ESPECIFICA EL MANUAL EN LA SECCIÒN CORRESPONDIENTE	EL CABALLAJE DEL MOTOR	EL TIPO DE HÈLICE QUE TIENE INSTALADO EL MOTOR
CUANDO UN ARBOL (EJE) DE LEVAS GIRA (1/2) MEDIA VUELTA POR CADA VUELTA (1) DEL CIGUEÑAL, Y CONTIENE NUEVE(9) LEVAS SIENDO EL MOTOR DE SIES(6) CILINDROS; ÈSTA CARACTERISTICA CORRESPONDERÀ A UN MOTOR DEL TIPO DE:	**D**	MOTOR EN LINEA	MOTOR EN "v"	MOTOR RADIAL	MOTOR OPUESTO
LOS PAR TERMOELÈCTRICOS (TERMOCUPLES) ESTÀN GENERALMENTE CONSTRUIDOS DE DOS MATERIALES DIFERENTES QUE SON:	**C**	COBRE Y PLATA	COBRE Y MERCURIO	HIERRO Y CONSTANTAN	CRÒMO Y HIERRO
LAS FUERZAS QUE ACTUAN SOBRE LAS PALAS DE UNA HÈLICE SON:	**C**	EMPUJE, AXIAL, GRAVEDAD	GRAVEDAD, PESO, VELOCIDAD	EMPUJE, EFECTOS DE TORSIÒN Y FUERZA CENTRÌFUGA	VELOCIDAD, GRAVEDAD, GIROSCOPIA
LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LAS HÈLICES, SON DISTANCIAS MEDIDAS DESDE:	**B**	DESDE LA RAIZ DE LA PALA HACIA LA PUNTA	DESDE EL CENTRO DEL CUBO HASTA LA PUNTA DE LA PALA	DEDE LA RAIZ DE LA PALA HASTA LA MITAD DE LA PALA	ESTA DISTANCIA LA DETERMINA EL FABRICANTE DE LA HELICE

¿QUÈ PASO (ÀNGULO) TENDRÀN LAS PALAS DE LA HÈLICE, UNA VEZ QUE EL AVIÒN SE ENCUENTRA VOLANDO EN CRUCERO CON LA HÈLICE AJUSTADA PARA OBTENER LAS RPM DE CRUCERO?	**D**	PASO BAJO	PASO DE BANDERA	PASO ALTO	ÀNGULO VARIABLE, DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DE OPERACIÒN EXISTENTES
¿QUÈ PASO (ÀNGULO) TENDRÀN LAS PALAS DE LA HÈLICE, CON EL CONTROL DE HÈLICE SELECCIONADO A POSICIÒN DE DESPEGUE?	**A**	PASO ALTO	PASO HACIA REVERSIBLE	PASO DE BANDERA	PASO BAJO
EN UN MOTOR EQUIPADO CON UNA HÈLICE HIDROMÀTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE (EN CONDICIÒN DE VUELO), SE CAMBIA LA POSICIÒN DEL ACELERADOR DE CRUCERO A MÀXIMO RECORRIDO (HACIA ADELANTE) EL ÀNGULO DE LA PALAS VARIARÀN EN:	**C**	DISMINUCIÒN DEL ÀNGULO	EL ÀNGULO PERMANECE IGUAL	AUMENTARA EL ÀNGULO DE LAS PALAS	EL COBERNADOR NO OPERARA EN ESTA CONDICIONES
EN UN MOTOR EQUIPADO CON UNA HÈLICE DE PASO FIJO: AL AUMENTAR EL ÀNGULO DE ATAQUE DEL AVIÓN, LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR:	**C**	AUMENTARÀN	NO VARÌAN	DISMINUIRÀN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
SI AUMENTAMOS LA POTENCIA EN UN MOTOR (AVANCE DEL ACELERADOR) EQUIPADO CON UNA HÈLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, Y LAS RPM. PERMANECEN FIJAS: EL ÀNGULO DE LA HÈLICE PERMANECERÀ IGUAL:	**B**	CIERTO	FALSO		
SI AUMENTAMOS LA POTENCIA EN EL MOTOR (AVANCE DEL ACELERADOR) EQUIPADO CON UNA HÈLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, Y LAS RPM. PERMANECÈN FIJAS: EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE TAMBIEN PERMANECEN FÌJO:	**B**	CIERTO	FALSO		
SI TENEMOS QUE EFECTUAR EL TORQUEO DE UN PERNO A UN VALOR DE 380 LIBRAS/PULGADAS; PERO EL TORQUIMIENTO QUE VAMOS A USAR ESTA DISEÑADO PARA VALORES DEL LIBRAS/PIES, ¿CUÀL SERÀ EL VALOR QUE TENDRÌAMOS QUE USAR PARA OBTENER EL TORQUE DESEADO?	**C**	4560 LIBRAS/PIES	320 LIBRAS/PULGADAS	31.7 LIBRAS/PIES	380 LIBRAS/PULGADAS
EL INTERVALO ENTRE RECONSTRUCCIONES(OVERHAUL) T.B.O ES BASADO USUALMENTE EN:	**D**	EXPERIENCIA DEL FABRICANTE CON EL MOTOR	USO QUE TIENE EL MOTOR (TIPO DE OPERACIÒN)	POTENCIA DEL MOTOR	LAS ALTENATIVAS A Y B SON CORRECTAS

LAS LÌNEAS DEL SISTEMA DE LUBRICACIÒN, SE IDENTIFICAN CON UNA CINTA O DISTINTIVO DE COLOR:	**C**	ROJO	AZUL/AMARILLO/AZUL	AMARILLO	MARRÒN
LAS LÌNEAS DEL SISTEMA DE DETECCIÒN/ EXTINCIÒN DE FUEGO, SON IDENTIFICADOS CON CINTAS O DISTINTIVOS DE COLOR:	**D**	ROJO	AZUL	BLANCO	MARRÒN
LAS LINEAS QUE CONECTAN CON EL INSTRUMENTO DE PRESIÒN DE ADMISIÒN (MANIFOLD PRESS) ESTARÀN IDENTIFICADAS POR LOS COLORES:	**D**	VERDE/AZUL	BLANCO/VERDE	ROJO/NEGRO	BLANCO/AZUL
LAS BATERIAS DE NI-CD (NÌQUEL/CÀDMIO), PRODUCEN CORRIENTE:	**C**	ALTERNA (AC)	PULSATIL (CC)	DIRECTA (DC)	ESTÀTICA (CE)
EL INDICADOR DE PRESIÒN DE ADMISIÒN "MANIFOLD PRESSURE" ESTANDO EL MOTOR SIN FUNCIONAR (MOTOR APAGADO), REGISTRARÀ:	**A**	PRESIÒN ATMOSFÈRICA DEL CAMPO	INDICACIÒN CERO	PRESIÒN MAYOR QUE LA ATMOSFÈRICA	PRESIÒN MENOR QUE LA ATMOSFÈRICA
¿QUÈ FALLA OCASIONARIA SI LA ABERTURA (GAP) DEL ANILLO EN EL CILINDRO ES MUY PEQUEÑA?	**C**	NO SELLARÀ CORRECTAMENTE	NO PRESENTARÀ NINGÙN PROBLEMA	EL ANILLO SE ROMPERÀ	EL ANILLO NO ASENTARÀ EN EL CILÌNDRO
LA FINALIDAD DE LA VÀLVULA DE EMPOBRECIMIENTO EN UN CARBURADOR A PRESIÒN ES:	**C**	DISMINUIR LA RELACIÒN COMBUSTIBLE / AIRE CUANDO EL MOTOR ES OPERADO EN POTENCIA DE CRUCERO	DISMINUIR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE CUANDO EL MOTOR ES OPERADO EN CRUCERO MANUAL POBRE ECONOMICO	DISMINUIR LA RELACIÒN COMBUSTIBLE/AIRE A MEJOR POTENCIA CUANDO SE USA INYECCIÒN DE AGUA	SUMINISTRAR COMBUSTIBLE ADICIONAL PARA OPERAR A ALTA POTENCIA
UN DÎSCO DE LEVAS, DE TRES LÒBULOS, EN UN MOTOR RADIAL DE 7 CILINDROS ROTARÀ:	**D**	A LA VELOCIDAD DEL CIGUEÑAL	8 VECES LA VELOCIDAD DEL CIGUEÑAL	2 VECES LA VELOCIDAD DEL CIGUEÑAL	1/6 VEZ LA VELOCIDAD DEL CIGUEÑAL
EN UN SISTEMA DE INYECCIÒN DE COMBUSTIBLE DE FLUJO CONTINUO, EL COMBUSTIBLE ES:	**D**	INYECTADO DIRECTAMENTE EN LOS CILINDROS	INYECTADO EN EL MULTIPLE DE ADMISIÒN EN EL IMPULSOR	INYECTADO CONTINUAMENTE AL CILINDRO	DESCARGADO CONTINUAMENTE EN LA LUMBRERA DE ADMISIÒN
EN CASO DE EXISTIR DESGASTE EN LOS PASADORES DEL PISTON, ESTOS SE PODRÀN MEDIR UTILIZANDO:	**B**	AZUL DE PRUSIA	MICROMETRO	MAGNAFLUX	VERNIER
LAS EMPACADURAS Y SELLOS SON REEMPLAZADOS:	**D**	SOLAMENTE SI SE ROMPEN O ESTÀN GASTADOS	SOLAMENTE EN SERVICIO LARGO	A LAS 100 HORAS	CUANDO SE REMUEVE UNA PIEZA QUE UTILICE DICHAS EMPACADURAS Y SELLOS

LA FORMACIÒN DE CARBÒN ENTRE LA GUIA Y EL VASTAGO DE LA VÀLVULA, CAUSARÀ:	**C**	ENCENDIDO ADELANTADO	DETONACIONES	QUE LA VALVULA SE PEGUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
¿PARA QUÈ SE USA DIFUSOR EN EL MULTIPLE DE ADMISIÒN?	**C**	PARA AYUDAR A ENFRIAR LA MEZCLA	PARA IGUALAR LA MEZCLA	PARA IGUALAR LA DISTRIBUCIÒN DE LA MEZCLA EN EL CILÌNDRO	PARA LA DISTRIBUCIËN PAREJA DE AIRE EN EL IMPELER
SI UN MOTOR OPÈRA MUCHO TIEMPO EN TIERRA, A GRÀN VELOCIDAD, ÈSTO CAUSARÀ:	**A**	DESGASTE DE LOS ANILLOS	MEZCLA RÌCA	PRESIÒN ALTA EN LOS TUBOS DE ESCAPE	QUE SE CONGELE EL CARBURADOR
SI EL RESORTE DEL PLATINO PRINCIPAL DE UN MAGNETO ESTÀ VENCIDO (FLOJO), EL MAGNETO:	**C**	FALLARÀ A BAJAS RPM	DARÀ UNA CHISPA PREMATURA	FALLARÀ EN ALTAS RPM	NO SERÀ AFECTADO
LA FUNCIÒN DE UN ACOPLAMIENTO DE INPULSO, ES DAR UN GIRO FUERTE Y MOMENTANEO AL ROTOR DEL MAGNETO, PARA:	**B**	ALIMENTAR CORRIENTE DE LA BATERIA AL CIRCUITO PRIMARIO DEL MAGNETO	RETARDAR LA CHISPA UN DETERMINADO TIEMPO DURANTE EL PROCESO DE ARRAQUE	DESACOPLAR EL ELECTROL POSTERIOR	PONER EN CORTO CIRCUITO MOMENTANIAMENTE AL CONDESADOR PRIMARIO Y ASI PODER AYUDAR
UN ANILLO RASPADOR DE ACEITE ES AQUEL QUE:	**C**	ESTÀ MONTADO SOLAMENTE EN LA CABEZA DEL PISTÒN	ESTÀ MONTADO EN EL CENTRO DE LA CAMISA DEL PISTÒN	TIENE UNA FORMA BISELADA PARA BARRER EL ACEITE DE LAS PAREDES DEL CILINDRO	RESISTE MEJOR LA COMPRESIÒN DEL CILINDRO
LA SEPARACIÒN " E-GAP" DE UN MAGNETO, SE CONSIDERA COMO:	**B**	EL NÙMERO DE GRADOS DE ROTACIÒN DEL IMÀN ENTRE LA POSICIÒN DE MÀXIMO FLUJO, Y LA POSICIÒN DONDE ÀBREN LOS PLATINOS.	EL NÙMERO DE GRADOS DE ROTACIÒN DEL IMÀN ENTRE LA POSICIÒN NEUTRAL DE LOS POLOS, Y LA POSICIÒN DONDE ÀBREN LOS PLATINOS.	EL NÙMERO DE GRADOS DE ROTACIÒN DEL IMÀN ENTRE LA POSICIÒN NEUTRAL DE LOS POLOS, Y LA POSICIÒN DONDE CIERRAN LOS PLATINOS.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
EN UN MOTOR RADIAL DE 14 CILINDROS, CON SISTEMA DE ENCENDIDO DOBLE, EL MAGNETO DERECHO TENDRA :	**D**	7 LEVAS PARA UNA ESTRELLA DE CILINDRO	7 LEVAS DE DOBLE ACCIÒN	NO TIENE LEVA POR SER ENCENDIDO POR MAGNETO	UNA LEVA POR CADA CILINDRO
LA FUNCIÒN DE LOS MONTANTE DE GOMA DEL MOTOR (DINAFOCALES) ES:	**A**	AMORTIGUADORES DE VIBRACIÒN	PERMITIR AJUSTAR LA POSICIÒN DEL MOTOR PARA ACOMODAR LOS CONTROLES	ELIMINAR LA INTERFERENCIA EN LA RADIO	PREVENIR FUEGO EN EL FUSELAJE RESTIGIENDO CORTO CIRCUITO
EN AUSENCIA DE HERRAMIENTAS ESPECIALES, EL MECÀNICO PUEDE CHEQUEAR SI LAS VARILLAS DE EMPUJE ESTAN DERECHAS:	**C**	MIDIENDOLAS CON UN TRANSPORTADOR	ROTANDOLAS EN POSICIÒN, USANDO UN INDICADOR DE RELOJ.	ROTANDOLAS EN UNA SUPERFICIE PLANA	TODAS LAS ANTERIORES

EN UN CARBURADOR DE PRESIÒN, EL CONTROL DE MEZCLA AUTOMÀTICO ACTUARÀ SOBRE EL DIAFRAGMA DE:	**B**	LA CAMARA DE GASOLINA	LA SECCIÒN MEDIDORA DE AIRE	EL MECANISMO DE MARIPOSA	LA VÀLVULA DE EMPOBRECIMIENTO
LOS AMORTIGUADORES DINÀMICOS (CONTRAPESAS), SON PARTE INTEGRAL DE:	**A**	EL CIGUEÑAL	LA HÈLICE	EL IMPELER	EL SUPERCARGADOR
CUANDO SE ESTÀ SELECCIONANDO UN ACEITE PARA MOTORES ¿CUÀL DE LAS SIGUIENTES CARACTERISTICA ES MUY IMPORTANTE EN DICHA SELECCIÒN?	**B**	ALTA TEMPERATURA DE DERRAME	ALTA TEMPERATURA DE INFLAMACIÒN	BAJA TEMPERATURA DE INFLAMACIÒN	BAJO GRADO DE ESTABILIDAD QUÌMICA
LA SECCIÒN DE NARIZ DE UN AVION LIGERO, ESTÀ CUBIERTA DE ACEITE DESPUES DE UNA CORRIDA; DE LAS SIGUEINTES ALTENATIVAS, ¿CUÀL SE APLICARÀ A ESTA SITUACIÒN?	**C**	RODILLO DE EMPUJE MUY GASTADO	RODILLO DELANTERO PRINCIPAL MUY GASTADO	EL SELLO DE ACEITE DEL CIGUEÑAL ESTÀ DEFECTUOSO	ES NORMAL
PARA LA CALIBRACIÒN DE LAS VÀLVULAS DE UN MOTOR DE 9 CILINDROS, SE DÈBE:	**B**	ABRIR LAS TOLERANCIAS DE LAS VÀLVULAS DEL CILÌNDRO NÙMERO 1 HASTA LA GRADUACIÒN EN CALIENTE DE LA TOLERANCIA	VERIFICAR LA CALIBRACIÒN DE LAS VÀLVULAS DE CADA CILÌNDRO, EMPEZANDO CON EL NÙMERO 1 Y CONTINUAR EN EL ORDEN DE ENCENDIDO	REMOVER TODAS LAS BUJÌAS ANTES DE EMPEZAR LA OPERACIÒN	ABRIR LA TOLERANCIA DE LAS VÀLVULAS DE TODOS LOS CILÌNDROS HASTA LA GRADUACÒN EN CALIENTE
¿CUÀL ES LA VELOCIDAD DE ROTACIÒN DEL ARBOL DE LEVAS EN UN MOTOR HORIZONTAL OPUESTO EN RELACIÒN AL CIGÙEÑAL?	**C**	1/8 DE LA VELOCIDAD DEL CIGÙEÑAL	1/4 DE LA VELOCIDAD DEL CIGÙEÑAL	1/2 DE LA VELOCIDAD DEL CIGÙEÑAL	LA MÌSMA VELOCIDAD DEL CIGÙEÑAL
¿EN QUÈ POSICIÒN DEBEN ESTAR LOS COWL FLAP DE LA CAPOTA, AL PRENDER UN MOTOR Y CALENTARLO EN CONDICIONES NORMALES?	**A**	COMPLETAMENTE ABIERTOS DURANTE TODA LA OPERACIÒN	COMPLETAMENTE CERRADOS DURANTE TODA LA OPERACIÒN	EN UNA POSICIÒN INTERMEDIA	ABIERTO AL ARRANCARLO Y CERRADO CUANDO SE CALIENTA
A LOS COJINETES DE RODILLOS Y BOLAS, SE LES DEBE:	**C**	INSPECCIONAR POR EL MÈTODO DE MAGNAFLUX	PRESTAR ATENCIÒN POR SI SE OYEN RUIDOS EXTRAÑOS	INSPECCIONAR VISUALMENTE CON LA AYUDA DE UN LENTE DE AUMENTO PARA CHEQUEO DE SUPERFICIES DE CONTACTO Y CHEQUEO POR LIBRE GIRO	NO SE DEBE HACER NADA, YA QUE EL MONTAJE ES MUY BUENO

CUANDO UN ARBOL DE LEVAS DA MEDIA VUELTA POR CADA UNA DEL CIGUEÑAL Y TIENE TRES LÒBULOS DE ENTRADA Y EL MOTOR TIENE SEIS CILINDROS, SE PUEDE DECIR QUE:	**D**	EL MOTOR ES EN LÌNEA	EL MOTOR ES RADIAL	EL ORDEN DE LOS CILINDROS NO ES SIMÈTRICO	EL MOTOR ES OPUESTO
¿CUÀL ES EL MATERIAL QUE GENERALMENTE SE UTILÌZA EN LA CONSTRUCCIÒN DE BARRILES DE CILINDROS?	**B**	ALEACIÒN DE ALUMÌNIO	ALEACIÒN DE ACERO	HIERRO COLADO	ALUMÌNIO Y BRONCE
¿POR QUÈ UNA BOMBA DE RECUPERACIÒN ESTÀ DISEÑADA PARA MAYOR CAPACIDAD QUE LA BOMBA DE PRESIÒN EN UN SISTEMA DE CÀRTER SECO?	**B**	LA ENTRADA DE ACEITE DE LA BOMBA DE BARRIDO ES POR SUCCIÒN, MIENTRAS QUE EN LA BOMBA DE PRESIÒN ES POR GRAVEDAD.	LA BOMBA DE BARRIDO DÈBE DESARROLAR MAYOR PRESIÒN.	LAS LINEAS DE RECUPERACIÒN SON MÁS LARGAS.	EL ACEITE TIENE MAYOR TEMPERATURA.
LOS DEFLECTORES Y DESVIADORES EN LOS CILINDROS DE MOTORES RECIPROCOS DEBEN SER REPARADOS COMO SE REQUIERE, PARA PREVENIR PERDIDA DE:	**B**	POTENCIA	ENFRIAMIENTO	VAPORIZACIÒN	HUMEDAD
A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD DE UN MOTOR DE AERONAVE AUMENTA, EL VOLTAJE INDUCIDO EN LA BOBINA SECUNDARIA DE UN MAGNETO:	**C**	PERMANECE CONSTANTE	VARÌA CON LA CALIBRACIÒN DEL REGULADOR DE VOLTAJE	AUMENTA	DISMINUYE
LA PRESENCIA DE ACEITE EN EL MULTIPLE DE ADMISIÒN EN UN MOTOR RADIAL 1830 INDICA:	**D**	ANILLOS DE PISTÒN ROTOS	DESGASTE EN EL COJINETE BIELA MAESTRA	VÀLVULAS ATASCADAS	DESGASTE DE LOS SELLOS DE ACEITE DEL SUPERCARGADOR
SI UN MECANICO COMIENZA A MOVER LAS PALAS DE UNA HÈLICE Y EXPERIMENTA UNA RESISTENCIA DETERMINADA, LA CAUSA PROBABLE ES:	**B**	LAS VÀLVULAS ESTÀN ATASCADAS	EL ACEITE SE HA ACUMULADO EN LOS CILÌNDROS INFERIORES	LAS CONTRAPESAS ESTÀN TRABADAS	LAS CLARENCIAS DE LAS VÀLVULAS ES DEMASIADO PEQUÈÑA
¿CUÀL DE LOS SIGUIENTES COJINETES, ES EL MENOS PROBABLE DE SER UN COJINETE DE RODILLOS O DE BOLAS?	**C**	COJINETE DE BALANCÌN (MOTOR CON VÀLVULA EN LA CULATA)	COJINETE PRINCIPAL DEL CIGUEÑAL (MOTOR RADIAL)	COJINETE DE LA BIELA MAESTRA (MOTOR RADIAL)	COJINETE DEL INDUCIDO DEL GENERADOR
¿DÒNDE ESTÀ UBICADA LA VÀLVULA DE DESAHOGO DE PRESIÒN, EN EL SISTEMA DE ACEITE?	**C**	DESPUÈS DEL RADIADOR	ENTRE LA ENTRADA DE LA BOMBA DE ACEITE Y EL TANQUE	DESPUÈS DE LA BOMBA DE ACEITE, ANTES DEL FILTRO	ENTRE LA BOMBA DE BARRIDO Y EL RADIADOR
¿CUÀL DE LOS SIGUIENTES ENUCIADOS, NO CONTRIBUIRÀ A QUE EL CONSUMO DE ACEITE SEA ALTO?	**C**	COJINETES DESGASTADOS	ALTA TEMPERATURA DE ACEITE	CUALIDADES DE LOS LUBRICANTES	CAPACIDAD DEL TANQUE DE ACEITE

LOS PISTONES SE DESMONTAN DE LAS BIELAS:	**D**	DESPEUES DE DESMOTAR EL CIGUEÑAL DEL MOTOR	NUNCA, A NO SER QUE SE REEMPLACEN	LA ALTERNATIVA A Y D SON CORRECTAS	DESPUES DE DESMOTAR LOS CILINDROS
DURANTE UNA INSPECCION DE 100 HORAS SE DEBERÀ:	**D**	PONER EN TIEMPO LAS VALVULAS	PONER EN TIEMPO LOS MAGNETOS	LA ALTERNATIVA A Y B SON CORRECTAS	EFECTUAR UNA PRUEBA DE COMPRESIÒN EN LOS MOTORES
¿QUÈ PRODUCIRÀ FLUCTUACIÒN EN LA LECTURA DEL INDICADOR DE TEMPERATURA DE CABEZA DE CILÌNDROS?	**D**	CABLES INVERTIDOS EN EL PAR TERMOELÈCTRICO	PAR TERMOELÈCTRICO MAL MONTADO	INTERRÙPTOR DE IGNICIÒN DEFECTUOSO	CABLES FLOJOS EN EL PAR TERMOELÈCTRICO
PARA DETERMINAR MEJOR EL ÀREA DE LA CARA DE UNA VÀLVULA EN SU ASIENTO, EL MECÀNICO DEBE USAR:	**D**	TIZA DE CARPINTERO	TINTE	SHELLAC	AZUL DE PRUSIA
¿QUÈ SE AJUSTA PARA VARIAR LA RELACIÒN DE MEZCLA CUANDO SE ESTÀ EN MÌNIMO?	**A**	EL CONTROL DE MEZCLA	LA CANTIDAD DE AIRE QUE FLUYE SOBRE LA VÀLVULA DEL ACELERADOR	EL TAMAÑO DEL JET DE DESCARGA	LA CANTIDAD DE AIRE SANGRADO
¿QUÈ CONDICIONES INDICAN QUE UNA MEZCLA ESTÀ PROPIAMENTE AJUSTADA EN MÌNIMO?	**B**	LAS RPM CAERÀN SIN NINGÙN AUMENTO AL APAGAR EL MOTOR	LAS RPM AUMENTARÀN UN POCO ANTES DE APAGARSE EL MOTOR	LA PRESIÒN DE MÀNIFOLD DISMINUIRÀ ANTES DE AUMENTAR A LA PRESIÒN	LA PRESIÒN DE MÀNIFOLD AUMENTARÀ TAN PRONTO COMO SE COMIENCE A RETRAER EL CONTROL DE MEZCLA
¿CUÀL ES EL PELIGRO DE INSTALAR UNA BUJÌA CON MUY POCO TORQUE?	**C**	NINGUNO, LA BUJÌA DURARÀ MAS PORQUE NO SE ESTIRARÀ LA ROSCA	EL ELECTRODO NO LLEGARÀ LO SUFICIENTEMENTE ADENTRO DEL CILINDRO PARA ENCENDER LA MEZCLA	MUY POCO TORQUE NO HARÀ UN BUEN SELLO, Y LOS GASES CALIENTES SE PODRÀN ESCAPAR POR LA ROSCA, DAÑANDO LA BUJÌA Y LA CABEZA DEL CILINDRO	LA BUJÌA VIBRARÀ EN EL HUECO Y DESGASTARÀ LA ROSCA DE LA CABEZA DEL CILINDRO
EN UN SISTEMA DE ENCENDIDO DOBLE (MOTOR RADIAL), EL MAGNETO DERECHO ALIMENTARÀ A:	**A**	TODAS LAS BUJÌAS DELANTERAS	TODAS LAS BUJÌAS TRASERAS	BUJÌAS TRASERAS Y DELANTERAS	ENCENDERÀ LOS CILINDROS DEL LADO DERECHO
¿CUÀL DE LOS SIGUIENTES TÈRMINOS, NO ES UN MÈTODO DE TRANSFERENCIA DE CALOR?	**C**	CONVECCIÒN	CONDUCCIÒN	DIFUSIÒN	RADIACIÒN

CUANDO UN MOTOR DE 125 HP. MÀXIMO, ESTÀ USANDO 65% DE LA POTENCIA, ¿CUÀNTOS HP ESTÀN SIENDO DESARROLLADOS?	**C**	30,85 HP	38,85 HP	81,25 HP	93,05 HP
¿CUÀL ES LA RELACIÒN DE UNA CARGA DE COMBUSTIBLE DE 200 GALONES A UNA DE 1,680 LIBRAS? (NOTA: 1GALÒN = 6 LIBRAS DE PESO).	**B**	5:42	5:7	3:7	2:3
UN AVIÒN EQUIPADO CON INDICADOR DE POTENCIA (MÀNIFOLD), Y ESTACIONADO EN UN AEROPUERTO SITUADO A NIVEL DEL MAR, SI LA PRESIÒN BAROMÈTRICA ES NORMAL, EL INSTRUMENTO DÈBE LEER:	**B**	27,92 HG	29,92 HG	28,92 HG	30,92 HG
EL REGRESO DE LLAMAS, A TRAVES DEL CARBURADOR PUEDE SER CAUSADO POR:	**D**	LA VÀLVULA DE ESCAPE TRANCADA	MEZCLA MUY RICA	BAJO NIVEL DE ACEITE	MEZCLA MUY POBRE
EN UN MAGNETO, LOS PLATINOS SON CONECTADOS:	**D**	EN PARALELO CON EL CIRCUITO PRIMARIO	EN SERIE CON EL CIRCUITO SECUNDARIO	EN PARALELO CON EL CIRCUITO SECUNDARIO	EN SERIE CON EL CIRCUITO PRIMARIO
NORMALMENTE, ¿CUÀL ES EL MÈTODO QUE SE USA PARA DETECTAR RAJADURAS EN LA MANZANA (HUB) DE LA HÈLICES?	**B**	BAÑOS DE ACEITE	MAGNAFLUX	TINTE PENETRANTE	RAYOS X
¿CUÀL DÈBE SER EL ÀNGULO ENTRE LAS UNIONES (GAP) DE LOS ANILLOS DE COMPRESIÒN, DE BARRIDO, Y DE DISTRIBUCIÒN DE ACEITE EN LOS CILINDROS?	**B**	360º	120º	90º	270º
DE LOS METALES QUE SE NOMBRAN A CONTINUACIÒN, ¿EN CUAL EFECTUARIA USTED UNA INSPECCIÒN POR PARTÌCULAR MAGNÈTICAS?	**B**	ALUMINIO	ALEACIÒN DE HIERRO	ZINC	COBRE
PARA DETERMINAR SI UNA VÀLVULA SE HA ESMERILADO SUFICIENTEMENTE Y ASIENTA BIEN, UN MECANICO DEBE:	**C**	HACER GIRAR LA VÀLVULA CONTRA EL ASIENTO	MARCAR CON TIZA LA SUPERFICIE DEL ASIENTO DE LA VÀLVULA Y HACERLA GIRAR CONTRA SU ASIENTO.	LLENAR LA CÀMARA DE COMBUSTIÒN CON GASOLINA Y COMPROBAR SI SE FILTRA POR LOS ASIENTOS DE LA VÀLVULA.	COMPROBAR SI PASAN GASES AL CÀRTER DURANTE EL RODAJE DEL MOTOR
LOS SERVICIOS QUE SE EFECTUEN EN UNA AERONAVE, SERÁN ASENTADOS EN LA BITÀCORA POR :	**C**	LA AUTORIDAD AERONÀUTICA	EL PROPIETARIO DE LA AERONAVE	EL TALLER REPONSABLE DEL MANTENIMIENTO	QUIEN AUTORIZA EL TRABAJO

¿CÒMO SE EVITA QUE SE ACUMULE UN EXCESO DE ACIETE EN LAS PAREDES DEL CILINDRO?	**C**	MEDIANTE CONDUCTOS HUECOS EN LAS FALDAS DEL PISTÒN	USANDO PISTONES CON ANILLOS DE TEXFLÒN, PARA LA DISTRIBUCIÒN DE LA PELÌCULA DE ACEITE QUE LUBRICA LOS CILINDROS	USANDO ANILLOS RASPADORES PARA ACEITE EN CABEZA DEL PISTÒN, DEBAJO DE LOS ANILLOS DE COMPRESIÒN	USANDO ANILLOS DE FIBRAS PARA RETENER EL ACEITE
LOS CABLES DE LAS BUJÌAS TIENE UN AISLANTE GRUESO PARA:	**B**	EVITAR LA INTERFERENCIA CON LA RADIO	EVITAR DERIVACIONES DE LA CORIENTE DE ALTA TENSIÒN	PORQUE CIRCULA POR ELLOS CORRIENTE DE ELEVADO AMPERAJE	PARA PROTEGERLOS DE LA HUMEDAD
EL SISTEMA DE LUBRICACIÒN EN UN MOTOR DE AERONAVE, ADEMAS DE REDUCIR LA FRICCIÒN ENTRE PIEZAS MÒVILES, REALIZA UNA IMPORTANTE MISIÒN:	**D**	INDICAR LAS TEMPERATURAS DE LAS DIVERSAS CULATAS DE LOS CILINDROS	MANTENER EL MOTOR CALIENTE DURANTE LAS OPERACIONES EN TIEMPOS FRIOS	EVITAR LA OXIDACIÒN DE LAS PIEZAS MECÀNICAS	ENFRIAR EL MOTOR
¿QUÈ PRECAUCIÒN HAY QUE TOMAR CUANDO SE CÀMBIA UN CILÌNDRO DE UNA BIELA MAESTRA (MR), EN UN MOTOR RADIAL?	**B**	QUE EL CILÌNDRO SEA CROMÀDO	COLOCAR UNA HERRAMIENTA ESPECIAL PARA INMOVILIZAR LA BIELA	COLOCAR EL PISTÒN EN EL PUNTO MUERTO SUPERIOR	NO TIENE IMPORTANCIA
¿QUÈ INDÌCA EL NÙMERO DE ESTACIÒN DE LA PALA DE UNA HÈLICE?	**A**	LA DISTANCIA EN PULGADAS A PARTIR DEL CENTRO DEL CUBO DE LA HELICE	EL ÀNGULO DE LA PALA	EL ANCHO DE LA PALA EN LA ESTACIÒN	LA DISTANCIA DE LA CUERDA MEDIA AERODINÀMICA
A MEDIDA QUE LA PRESIÒN DE MÀNIFOLD EN UN MOTOR RECÌPROCO OPUESTO AUMENTA ¿QUÈ CAMBIOS OCURREN DENTRO DE LA CÀMARA DE COMBUSTIÒN?	**D**	EL VOLUMEN DE AIRE EN EL CILINDRO AUMENTA	EL PESO DE LA CARGA AIRE-COMBUSTIBLE DISMINUYE	EL VOLUMEN DE AIRE EN EL CILINDRO DISMINUYE	LA DENSIDAD DE AIRE AUMENTA
SÌRVASE CALCULAR LA CILINDRADA EN UN MOTOR RADIAL DE 14 CILÌNDROS, CON LAS SIGUIENTES CARATERÌSTICAS: DIÀMETRO DEL CILINDRO 5.5" CARRERA DEL PISTÒN DE 5.5"	**B**	130.67 PULGADAS CÙBICAS	1830 PULGADAS CÙBICAS	1850 PULGADAS CÙBICAS	1200 PULGADAS CÙBICAS
¿CUÀL SERÀ LA RELACIÒN DE COMPRESIÒN, DE UN CILINDRO CON 140 PULGADAS CÙBICAS Y UNA CAMARA DE COMBUSTION CON 20 PULGADAS CÙBICAS DE CAPACIDAD?	**C**	7 A 1	6 A 1	8 A 1	4 A 1

¿CÒMO REGRESA AL SUMIDEDO, EL ACEITE RECOGIDO POR LOS ANILLOS DE CONTROL DE ACEITE?	**B**	A TRAVÉS DE LA RANURA EN LA FALDA DEL PISTÒN	A TRAVÉS DE HUECOS TALADADOS EN LAS RANURAS DE LOS ANILLOS	A TRAVÉS DE HUECOS EN EL PASADOR DEL PISTÒN	PERMANECE ATRAPADO ENTRE LOS ANILLOS RASPADORES DE ACEITE
LOS CARBURADORES A PRESIÒN CONSTAN DE UNA VÀLVULA DE ENRIQUICIMIENTO, LA CUAL ES ABIERTA POR :	**B**	PRESIÒN DE AIRE	PRESIÒN DE COMBUSTIBLE	PRESIÒN DE AGUA	SUCCIÒN DEL VÈNTURI.

REGULACIONES TMA 1

Pregunta	Respuesta Correcta	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
PARA ASENTAR ALGO POR ESCRITO, EN CUALQUIER REGISTRO O FORMULARIO REQUERIDO PARA MANTENIMIENTO DE UNA ESTRUCTURA DE AERONAVE, MOTOR, HÉLICE, DISPOSITIVO O PARTE COMPONENTE QUE HAYA SIDO REACONDICIONADO, SE DEBE CONSULTAR LA SECCIÓN:	**B**	SECCIÓN 43.1 (RAV 43).	SECCIÓN 43.2 REGISTROS DE REACONDICIONAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN (RAV 43)	SECCIÓN 43.4 (RAV 43)	TODAS LAS ANTERIORES
¿CUAL SECCIÓN DE LA RAV 43 HABLA DE LAS PERSONAS AUTORIZADAS A REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN?	**A**	SECCIÓN 43.3	SECCIÓN 43.1	SECCIÓN 43.5	SECCIÓN 43.2
LAS ACCIONES DE MANTENIMIENTO CUYA REALIZACIÓN CONSTITUYEN UNA ALTERACIÓN MAYOR, REPARACIÓN MAYOR O MANTENIMIENTO PREVENTIVO, ESTÁN INDICADOS EN:	**A**	EL APÉNDICE A DE LA RAV 43	EL APÉNDICE C DE LA RAV 43	EL APÉNDICE A DE LA RAV 60	EL APÉNDICE D DE LA RAV 91
UNA PERSONA QUE TRABAJE BAJO LA SUPERVISIÓN DE UN TITULAR DE UNA LICENCIA TMA, PODRÁ REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES, AL QUE ESTÉ AUTORIZADO EL TÉCNICO ENCARGADO DE LA SUPERVISIÓN:	**A**	SIEMPRE Y CUANDO EL SUPERVISOR OBSERVE PERSONALMENTE EL TRABAJO QUE ESTÁ SIENDO REALIZADO.	SIEMPRE Y CUANDO LO OBSERVE DESDE LA OFICINA	NO IMPORTA QUE ESTE PRESENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
DEFINA O.M.A:	**A**	ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONAUTICO.	ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE AERONAUTICA.	OFICINA DE MANTENIMIENTO AERONAUTICO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
¿UN FABRICANTE PODRÁ RECONSTRUIR O ALTERAR UNA AERONAVE, MOTOR DE AERONAVE, HÉLICE O DISPOSITIVO FABRICADO POR ÉL, DE ACUERDO A UN CERTIFICADO TIPO O CERTIFICADO DE PRODUCCIÓN EN VIGENCIA?:	**A**	VERDADERO	FALSO		

EL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO PODRÁ APROBAR UNA AERONAVE, ESTRUCTURA DE AERONAVE, HÉLICE, DISPOSITIVO O PARTE COMPONENTES PARA RETORNO AL SERVICIO COMO ESTA PREVISTO EN EL RAV 145 :	**A**	VERDADERO	FALSO		
¿QUÉ ESTABLECE LA REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 39 (RAV. 39)? :	**B**	MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN.	LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD QUE SE APLÍCAN A LAS AERONAVES, MOTORES, HÉLICES O DISPOSITIVOS.	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.	CERTIFICACIÓN DE AERONAVES.
LA REGULACIÓN AERONAUTICA VENEZOLANA 43 (RAV 43) ESTABLECE LAS REGLAS QUE RIGEN:	**C**	LICENCIAS AL PERSONAL TECNICO AERONAUTICO.	MERCANCIAS PELIGROSAS.	MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
SEGÚN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, LAS AERONAVES VENEZOLANAS SE CLASIFICAN EN :	**D**	AERONAVES CIVILES Y AERONAVES MILITARES.	AERONAVES COMERCIALES Y AERONAVES PRIVADAS.	AERONAVES DE USO COMERCIAL, AERONAVES DE USO MILITAR Y AERONAVES DE USO PRIVADO.	AERONAVES CIVILES Y AERONAVES DE ESTADO.
EN VENEZUELA , EL SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA, Y SALVAMENTO DE AERONAVES, TRIPULANTES, PASAJEROS, Y BIENES TRANSPORTADOS, ES :	**B**	DE INTERES PÚBLICO Y PRIVADO.	DE INTERES PÚBLICO.	RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES DE LÍNEAS AEREAS NACIONALES.	DE INTERES PRIVADO
LOS PRESTADORES DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS EN VENEZUELA, TENDRÁN LA OBLIGACIÓN DE PROPORCIONAR A SU PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO :	**B**	ESTABILIDAD Y COMODIDAD A TODO SU PERSONAL.	CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO CONTINUO.	CURSOS INDUCTORIOS Y ESPECÍFICOS.	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO EN VENEZUELA, POR LEY SE DECLARARÁ LA PÉRDIDA DE UNA AERONAVE.	**C**	PASADOS MÁS DE NOVENTA (90) DIAS CONTÍNUOS.	PASADOS LOS TRES (03) MESES	PASADOS LOS NOVENTA (90) DIAS CONTÍNUOS.	PASADO MÁS DE UN (01) AÑO.
LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ES NOMBRADA POR :	**D**	EL PRESIDENTE DEL INAC.	EL PODER LEGISLATIVO.	EL MINÍSTRO DE INFRAESTRUCTURA. (MINFRA).	EL PODER EJECUTIVO.

TODAS LAS AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS, QUE VUELEN SOBRE EL ESPACIO AÉREO VENEZOLANO, SU TRIPULACIÓN, PASAJEROS Y EFECTOS TRANSPORTADOS EN ELLAS, QUEDAN SOMETIDOS A :	**C**	LAS LEYES VENEZOLANAS.	EL REGLAMENTO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI.)	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO.	LAS LEYES DEL PAÍS DONDE ESTÉ MATRICULADA LA AERONAVE.
TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO EN VENEZUELA , POR LEY SE DECLARARÁ EL ABANDONO DE UNA ERONAVE :	**D**	PASADOS LOS TRES (03) MESES.	PASADOS LOS NOVENTA (90) DIAS CONTÍNUOS.	PASADO MÁS DE UN (01) AÑO.	PASADOS MÁS DE NOVENTA (90) DIAS CONTÍNUOS.
UNICAMENTE, PODRÁN MATRICULAR AERONÁVES DESTINADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA :	**C**	CUALQUIER PERSONA POSEEDORA DE UN CERTIFICADO DE TRANSPORTISTA AEREO COMERCIAL VENEZOLANO.	LOS DUEÑOS O TRANSPORTISTAS COMERCIALES VENEZOLANOS.	LAS PERSONAS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA.	LOS DUEÑOS DE COMPAÑIAS AÉREAS NACIONALES.
LAS ATRIBUCIONES DE UN TÉCNICO EN MANTENIMIENTO DE AERONAVES 1 (TMA. 1) ,SERÁN:	**B**	MANTENIMIENTO DE AERONAVES Y MOTORES.	ACTUARÁ SEGÚN LO ESTABLECIDO EN SU LICENCIA Y HABILITACIÓN	VELAR POR LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES SEGÚN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	SOLO MANTENIMIENTO DE AVIONES Y MOTORES DE PISTÓN
EL SERVICIO DE TRANSPORTE AEREO COMERCIAL INTERNO EN VENEZUELA , ESTARÁ RESERVADO SOLO PARA:	**C**	LAS COMPAÑIAS AEREAS NACIONALES.	LOS DUEÑOS DE LÍNEAS AEREAS VENEZOLANAS.	LAS PERSONAS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA.	LAS COMPAÑIAS AEREAS NACIONALES E INTERNACIONALES.